Kontreadmiral a. D. Foß

Der See- und Kolonialkrieg

1914/16

Library
of the
University of Wisconsin

Der

See- und Kolonialkrieg 1914/16

Der

See- und Kolonialkrieg 1914/16

Eine Schilderung der Ruhmestaten
deutscher Seeleute und Schutztruppen im Weltkriege

von

M. Foß
Konteradmiral a. D.

Band I:

Die beiden ersten Kriegsjahre

Mit 11 Karten und Plänen

Halle (Saale)
Richard Mühlmann Verlagsbuchhandlung (Max Grosse)
1919

Copyright 1919 by
Richard Mühlmann Verlagsbuchhandlung (Max Grosse) Halle (Saale)

Alle Rechte, auch das der Übersetzung, vorbehalten

241249
JAN 10 1921
F081
.F79
T

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	1
Technisches	11
Das Schiff	12
Waffen des Schiffs	17
Minen	24
Linienschiff	26
Kreuzer	29
Torpedofahrzeuge	30
Unterseeboote	31
Hilfsdampfer	35
Küstenbefestigungen	36
Kriegskunst zur See	39
Das Kriegsschiffmaterial der Flotten	44
Das erste Kriegsjahr 1914/15	47
Der Seekrieg	47
Die ersten Schläge	50
Ostsee	58
Die nördlichen und westlichen Meere	68
Der Überfall von Helgoland	69
Der erste Vorstoß gegen die Ostküste Englands	82
Die Schlacht an der Doggerbank	84
Flandern	95
Die Türkei	97
Der große Angriff auf die Dardanellen	103
Österreich-Ungarn und Mittelmeer	109
Tsingtau	113
Der Krieg gegen den feindlichen Seehandel	121
Der Kreuzerkrieg 1914/15	121
„Eber" — „Kap Trafalgar"	128
„Königsberg"	130
„Geier"	133
„Dresden"	134
„Karlsruhe"	135
„Kronprinz Wilhelm"	142
„Kaiser Wilhelm der Große"	142
„Das Kreuzergeschwader"	144
Die Seeschlacht bei Santa Maria	154
Die Schlacht bei den Falklandsinseln	158
„Emden"	164
„Ayesha"	172
„Tsingtau"	176
Der Unterseehandelskrieg 1914/15	177
Verluste der feindlichen Kauffahrtei	193
Verluste der feindlichen Kriegsflotten	198
Das zweite Kriegsjahr 1915/16	195
Ostsee	195
Die nördlichen und westlichen Meere	207
Die Seeschlacht vor dem Skagerrak	216
Flandern	228
Die Türkei	232
Der Balkan	236
Österreich-Ungarn und Mittelmeer	237
Der Krieg gegen den feindlichen Seehandel	241
Der Kreuzerkrieg	241
„Möwe"	242
„Greif"	253
Der Unterseehandelskrieg	254
Verluste der feindlichen Kauffahrtei	277
Verluste der feindlichen Kriegsflotten	278

Digitized by Google

	Seite
Die Kolonien	280
Togo	282
Kamerun	285
Deutsch-Südwestafrika	334
Deutsch-Ostafrika	338
Neuguinea	361
Samoa	364
Palauinseln	366
Ponape	367
Truk	368
Marschallinseln	369
Nauru	370
Westkarolinen	370
Marianen	371
Der Landkrieg	373
Urkunden	392

Kartenverzeichnis

1. Nord- und Ostsee
2. Skagerrakschlacht
3. Tsingtau
4. Dardanellen
5. Adria
6. Stanleyhafen (Falkland)
7. Weltkarte zum Kreuzerkrieg
8. Togo-Südkamerun (Kamerunmündung)
9. Deutsch-Südwestafrika
10. Deutsch-Ostafrika
11. Tanga

Quellen

Förſter, Dr. G., Leben und Taten unſerer Unterſeebootheiden. Verlag Walter, Berlin-Chemnitz.

Foß, Konteradmiral, Die Seeſchlacht vor dem Skagerrak. Verlag Boll & Pickardt, Berlin.

—, Der Seekrieg. Verlag Boll & Pickardt, Berlin.

—, Marinekunde. Union Deutſche Verlags-Geſellſchaft, Stuttgart.

Heimburg, H. v., Oberleutnant z. S., U-Boot gegen U-Boot. Scherl, Berlin.

Hollweg, Konteradmiral, Unſer Recht auf den U-Krieg. Ullſtein, Berlin.

Kirchhoff, Vizeadmiral, Graf v. Spee. Marinedank. Berlin.

—, Der Seekrieg 1914/15. Marinedank, Berlin.

—, Otto Weddigen und ſeine Waffe. Marinedank, Berlin.

—, Unſere Marine im Weltkriege. Marinedank, Berlin.

Ludwig Emil, Die Fahrten der „Göben" und „Breslau". S. Fiſcher, Berlin.

v. Mücke, Kapitänleutnant, S. M. S. „Emden".

—, S. M. S. „Ayeſha".

Plüſchow, Oberleutnant z. S., Der Flieger von Tſingtau. Ullſtein, Berlin.

v. Pflugk-Harttung, Prof. Dr., Der Kampf um die Freiheit der Meere. Eiſenſchmidt, Berlin.

Schäfer, Prof. Dr. Dietrich, Der Krieg 1914/16. Bibl. Inſtitut, Leipzig-Wien.

Schlüter, Hans, S. M. S. „Möwe". Heſſe & Becker, Leipzig.

Spiegel Frh. von und zu Peckelsheim, Kapitänleutnant, „U 202". Scherl, Berlin.

Stegemann, Geſchichte des Kriegs. Deutſche Verlags-Geſellſchaft, Leipzig-Wien.

Toeche-Mittler, Dr., Die deutſche Kriegsflotte ſechs Monate im Kampfe. Mittler, Berlin.

—, Ein Jahr im Kampfe. Mittler, Berlin.

—, Das zweite Jahr im Kampfe. Mittler, Berlin.

—, Das dritte Jahr im Kampfe. Mittler, Berlin.

Trenſch Frh. v. Buttlar-Brandenfels, Kapitänleunant, Im Marineluftſchiff gegen England. Eckardt, Berlin.

*, U-Boote im Eismeer. Scherl, Berlin.

Einleitung

Die Zeit ist noch nicht gekommen, um „Geschichte" schreiben zu können. Dafür fehlen vorläufig die nötigen Unterlagen. Wir können nur aus dem schöpfen, was amtlicherseits oder durch Augenzeugen über die Kriegsereignisse veröffentlicht worden ist. Die Rücksicht, daß dem Feinde nichts bekannt werden darf, was zu wissen für ihn von Vorteil sein könnte, zwang zu größter Vorsicht, und es ist anzunehmen, daß auch noch lange nach wiederhergestelltem Frieden diese Zurückhaltung sich als geboten erweisen wird. Dadurch werden in dem für eine erschöpfende und wahrheitsgetreue Schilderung der Geschehnisse erforderlichen Quellenmaterial Lücken gähnen, an deren Schließung vorderhand nicht zu denken ist. So ist es gekommen, daß wir von vielem Großen, was unsere herrlichen blauen Jungen draußen geleistet haben, noch nichts hörten, und wir werden — wenn überhaupt — erst in vielleicht ferner Zukunft davon Kunde erhalten. Auch über Schiffsverluste ist nichts Erschöpfendes in die Öffentlichkeit gedrungen. Ebensowenig sind wir imstande, kritisch zu einzelnen Unternehmungen Stellung zu nehmen; wissen wir doch nicht, welche Ziele angestrebt wurden, was von ihnen erreicht worden ist.

Wirklich Zuverlässiges dürfen wir aber nur aus deutschen Quellen zu erhalten hoffen; denn was aus englischen und französischen fließt, wird stets durch politische Rücksichten und infolge völkischer Überhebung gefärbt sein. Es sei in dieser Hinsicht nur an die Schlacht von Belle-Alliance erinnert, die nach englischer Darstellung von Wellington auch ohne das Eingreifen Blüchers gewonnen worden wäre.

Immerhin ist der zur Verfügung stehende Stoff so umfangreich, daß er genügt, um dem auf seine Marine von jeher besonders stolz seienden deutschen Volke ein erhebendes Bild von dem zu geben, was Offiziere und Mannschaften vor dem Feinde, was Technik, Werften und Werke daheim geleistet haben. Harte Friedensarbeit, dadurch bedingtes reiches Können und unbeugsamer, zäher Mut haben Taten und Erfolge reifen lassen, denen gegenüber die der klassischen Heldensagen verblassen.

Deutschland

Noch 1870 war Deutschland ein armes Land. Es besaß bis dahin nichts an greifbaren Gütern, was die Habgier seiner Nachbarn hätte reizen können. Erst als Bismarck das deutsche Volk im Feuer der Schlachten zusammengeschweißt hatte, kam seine innerliche Tüchtigkeit zur Geltung und ließ es zu schneller Entwicklung gelangen. In einer dreiundvierzigjährigen Friedenszeit blühten Industrie, Ausfuhrhandel und Schiffahrt auf. Überall auf dem Erdenrund traf man auf den deutschen Kaufherrn, durch alle Meere schäumten unsere Dampfer und trugen stolze Segelschiffe die schwarz-weißrote Flagge, in allen Erdteilen waren die Spuren deutschen Unternehmungsgeistes und von Erfolg gekrönten Wirkens deutscher Tüchtigkeit zu finden. Reiche Goldströme ergossen sich in unser Vaterland als Folge dieses Aufstiegs. Auch Kolonien hatte Bismarck seinem Volke erworben, nichts besonders Wertvolles; denn was als solches erkannt war, befand sich in fester Hand; und es ist nicht deutsche Art, andere aus ihrem Besitze zu verdrängen. Im Laufe einer langen Zeit zäher Arbeit war aber in diese Gebiete eine Saat gesenkt worden, aus der eine Ernte erhofft werden durfte, die auch kühnen Erwartungen entsprach.

Damit wurde die Mißgunst eines Landes ausgelöst, das sich von jeher als gottgewollter Beherrscher des Erdballs betrachtet, immer dahin gestrebt hat, die gesamte Menschheit sich zinspflichtig zu halten:

England

Das dieses Land bewohnende Volk ist ein Herrengeschlecht, das, von zähestem Machtwillen erfüllt, sich mehr als eines Viertels der Erdoberfläche bemächtigt hat. Ein deutscher Statistiker hat berechnet, daß Großbritannien von 1804 bis 1911 seinem bisherigen Landbesitz 26 822 222 qkm neu hinzufügte. Wenn solche Zahlen eine gewisse Höhe erreichen, so ist der Durchschnittsmensch nicht mehr imstande, sich von ihnen eine Vorstellung zu machen; deshalb sei erläuternd hinzugefügt, daß die Angabe bedeutet, England hat 107 Jahre hindurch das ihm untertänige Gebiet jeden Monat durchschnittlich um ein Gelände vergrößert, dessen Umfang dem des Königreichs Württemberg entspricht. Während des Weltkriegs annektierte es Ägypten, besetzte neun Zehntel der deutschen Kolonien, das südliche Mesopotamien, Teile von Persien, Palästina und eine Reihe wertvoller griechischer Inseln.

So großartige Eroberungen sind nur einem Volk von der Eigenart des englischen möglich gewesen. Tapfer im Kriege, mutig im Ertragen von Not und Entbehrungen, völlig frei von jedem Altruismus denkt es immer nur an

das eigne Wohl und betrachtet jedes Mittel, um dasselbe zu fördern, als erlaubt. Erbarmungslos gegen andere, sorgt es nur für die eignen Volksgenossen. List, Lüge und Mord sind ihm Kampfmittel wie andere. Ebenso hat es Verleumdung des jeweiligen Gegners *) und eine die eignen Absichten verschleiernde oder das eigne Handeln beschönigende Heuchelei als sehr wirkungsvoll erkannt und macht davon umfangreichsten Gebrauch. Ein biederes, scheinbar offenherziges, natürliches Wesen, im Verein mit einem die Würde wahrenden selbstbewußten Auftreten trägt dazu bei, sein Ansehn bei andern Völkern zu erhöhen. Auf diese blickt der Brite von jeher als auf niedriger stehende Menschen hinab, sogar auf die in den Kolonien angesiedelten eignen Angehörigen. Deutsche Ethik, die verlangt, daß man eigne Interessen nicht auf Kosten anderer fördere, hält man in England für törichte Prinzipienreiterei. Seine hochgeschätzte Korrektheit erweist sich als äußerer Schliff, der abfällt, sobald Politik in Frage kommt. In den Kriegsreden englischer Staatsmänner tritt die ganze Herzensroheit dieses Volks ins hellste Licht. Man scheut vor den gewöhnlichsten Schimpfworten nicht zurück, und so tritt, wenn man die Reden deutscher Minister mit ihnen vergleicht, auch hier der Gegensatz zwischen deutscher und englischer Weltanschauung in die Erscheinung. Aus Wort und Schrift war in England der glühende Haß gegen alles Deutsche erkennbar, der das ganze Volk durchdringt, ein Haß, der nicht erst im Kriege künstlich geschaffen worden ist, sondern der schon seit langem vorhanden war. Aus ihm erklärt sich das Verhalten britischer Seeleute und Soldaten, wie es in diesem Buche immer wieder vorgeführt werden wird. Der Brite ist der unritterlichste Gegner, den man sich vorstellen kann.

So und nicht anders beurteilen alle Kenner englischen Denkens und Fühlens diesen hartnäckigsten und gefährlichsten Feind Deutschlands. Bei uns hört man darüber großenteils nicht zutreffende Anschauungen; und doch muß die Erkenntnis zum Gemeingut werden, daß es ein Irrtum ist, wenn in Deutschland angenommen wird, daß dieser britische Haß gegen uns nur durch einen kleinen Klüngel künstlich hervorgerufen sei. Nein, das gesamte englische Volk wollte seit langem die Vernichtung des deutschen. Erst nachdem das erkannt ist, kann es möglich werden, daraus für das Verhältnis Deutschlands zu England die richtigen Folgerungen zu ziehen.

Die britische Staatskunst war immer zielbewußt, klug und geschickt geleitet. Indem sie stets den Grundsatz festhielt, jeden zu strafen, der britischen Interessen entgegentritt, hat sie erreicht, daß jedes Reich bestrebt ist, wenn irgend möglich ein gutes Verhältnis mit England aufrecht zu erhalten, sei es

*) Der britische Oberst Roß schrieb vor dem Kriege: „Man muß einen guten Pressedienst einrichten, der . . falsche Nachrichten verbreitet, Verführung und Zwist in den Reihen der Gegner hervorruft und ihn bei der gesitteten Menschheit in Mißachtung bringt."

auch durch Opfer. Nur das Starke zieht eben andere an. Verträge, völkerrechtliche Abmachungen, irgendwelche Rechte anderer werden in England nur so lange geachtet, als darunter die eignen Interessen nicht leiden. Durch Prahlerei sucht man das eigne Ansehn und die erreichten Erfolge zu erhöhen, die der Gegner herabzusetzen. Man handelt dabei niemals kleinlich, sondern immer großzügig.

Bereits in der Mitte der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts wurde damit begonnen, in England Stimmung für einen Krieg gegen Deutschland zu machen, das sich erkühnte, als gleichberechtigter Mitbewerber des seemächtigsten Weltreichs „einen Platz an der Sonne" zu beanspruchen. Immer häufiger erschienen in Zeitungen und Zeitschriften Abhandlungen volkswirtschaftlichen Inhalts, die stets in der Forderung ausklangen: „Germaniam esse delendam." „Überall treffen wir", schrieb 1896 die angesehene Zeitschrift ‚Spectator', „auf den deutschen Wettbewerb in Handel und Industrie. Wenn Deutschland heute vernichtet würde, so gäbe es morgen keinen Engländer, der nicht um vieles reicher wäre." Diese Hetze verstärkte sich noch, nachdem König Edward VII. den Thron bestiegen hatte. Dieser staatsmännisch hervorragende Herrscher setzte sich als Ziel, einen ungeheuren Staatenbund zusammenzubringen, der die Vernichtung Deutschlands sicherstellen sollte. Wer sich die Tatsache vergegenwärtigt, daß es nur wenige Länder gibt, die nicht unter britischer Ichsucht zu leiden gehabt haben, wird erkennen, welch feiner Takt und wie großes Geschick nötig waren, um den König erfolgreich sein zu lassen.

Die Aufgabe, Frankreich zu gewinnen, war verhältnismäßig leicht. Alle von Ludwig XIV. an bis Faschoda dem Lande durch England zugefügte Unbill war über dem Haß gegen Deutschland vergessen. Ein guter Franzose kann wohl über eine seinem Volke von den stolzen Briten bereitete Niederlage hinwegkommen, aber seine Eitelkeit sträubt sich dagegen, den deutschen Sieg von 1870 als endgültigen anzuerkennen. Er empfindet es noch heute als unerträgliche Schmach, in der année terrible dem ehemals verachteten Deutschen unterlegen zu sein.

Mit größern Schwierigkeiten mußte der König bei Rußland rechnen; denn England war seit vielen Jahrzehnten seinem Rivalen in Asien nicht eben liebreich begegnet. Daß der bei diesem Riesenreich natürliche Drang nach einem eisfreien Meere bisher immer an Englands Gegenzügen gescheitert war, wußte in Petersburg jedes Kind. Noch jüngst war das Zarenreich dank britischer Intrigen vom Gelben Meer in die Steppen Sibiriens zurückgeworfen worden und seiner Flotte verlustig gegangen. Und trotzdem war Edward VII. auch bei Rußland unterstützt durch die französische Republik erfolgreich. Es wurde auf das Testament Peters des Großen und auf Kon-

ſtantinopel hingewieſen, wohin der Weg nur über Wien und — infolge der deutſchen Nibelungentreue — über Berlin erzwungen werden konnte.

Auch in den Vereinigten Staaten von Nordamerika erwies ſich das Blut der Neuengländer dicker als Waſſer. Trotz der trüben Umtriebe Englands gegen die Union während des Bürgerkriegs blickte man im Oſten der Vereinigten Staaten noch immer mit einer ſtillen Verehrung auf das alte Mutterland, von dem man auch militäriſche Hilfe erhoffte, falls es zu der gefürchteten Auseinanderſetzung mit Japan kam. Im übrigen hatte man für britiſches Empfinden und Denken volles Verſtändnis und fühlte ſich ihm geiſtesverwandt. Iſt doch der Yankee nur ein vergröbertes Abbild des Engländers. Der bei dieſem vorhandene ſelbſtbewußte Stolz iſt beim Angloamerikaner in protzenhafte Überhebung entartet, und die atemloſe Jagd nach dem Dollar hat ſogar die Verwaltung des Landes verſumpfen laſſen.

König Edward beehrte einen Abkömmling der jüdiſchen Familie Stern aus Frankfurt a. M., der ſich zum Zeitungskönig von England aufgeſchwungen hatte, mit ſeiner beſondern Freundſchaft. Er adelte ihn, und der neugebackene Lord Northcliffe hat ſeinen nunmehrigen Namen in aller Welt bekannt gemacht. Mit ſeiner Hilfe wurde ſeit dem Anfange des 20. Jahrhunderts die Stimmung in der ganzen ziviliſierten Welt gegen Deutſchland vergiftet. Lord Northcliffe wußte die meiſtgeleſenen Zeitungen aller ziviliſierten Länder unter ſeine Kontrolle zu bringen. In den Vereinigten Staaten ſollen es achtundzwanzig ſein. Vielleicht hat er auch Beziehungen zu deutſchen Blättern gehabt oder hat ſie noch. Als der Weltkrieg ausbrach, konnte man in Deutſchland nicht begreifen, womit die allgemeine Unbeliebtheit alles Deutſchen zu erklären ſei. Die Antwort war einfach: ſie war das Werk des Lord Northcliffe. Man ſtelle ſich einmal vor, wie es bei uns wirken würde, wenn „Kreuzzeitung“ und „Vorwärts“, „Deutſche Zeitung“ und „Berliner Tageblatt“, „Germania“ und „Tägliche Rundſchau“ uſw., ſo verſchieden ihr ſonſtiger Standpunkt auch ſein mag, in der Verurteilung eines Volks übereinſtimmten und ſeit einer langen Reihe von Jahren die Zuſtände in dem betreffenden Lande einer vernichtenden Kritik unterzögen.

In Deutſchland war man über König Edwards Abſichten und die deutſchfeindliche Stimmung in England unterrichtet und ſich in manchen Kreiſen über die Gefahr, die damit drohte, durchaus im klaren. Über die Abmachungen, die Großbritannien mit Belgien und den Vereinigten Staaten getroffen hatte, iſt allerdings erſt im Laufe des Kriegs etwas bekannt geworden. Aber ſelbſt ohne das war die Lage für Deutſchland überaus bedenklich. Der als Stratege nicht weniger wie auch als weitſichtiger Politiker hochgeſchätzte Generaldfeldmarſchall Graf Schlieffen veröffentlichte 1909 in der „Deutſchen Revue“ einen Aufſatz, in dem er warnend auf die durch die Einkreiſung Deutſchlands geſchaf-

jene Gefahr hinwies. Ein Mitarbeiter des „Berliner Tageblattes", Herr Dr. Barth, erwiderte darauf, Graf Schlieffen betrachte die Lage durch die Brille des Dichters der Komödie „Ein Glas Waſſer" und fuhr fort: „Der frühere Chef des Generalſtabs entrollt in ſeinem Aufſatz ein Bild von den diaboliſchen Plänen der gegen Deutſchland gerichteten engliſchen Staatskunſt, das den literariſchen Neid eines Gregor Samarow erwecken könnte! . . . Einkreiſung Deutſchlands! ... Ein ſchnurriger Gedanke! ... Daß Frankreich als bloßes Inſtrument einer intriganten engliſchen Politik bei dieſer gefährlichen Einkreiſung Deutſchlands eintreten könnte, wäre nur denkbar, wenn die franzöſiſche Republik von lauter politiſchen Idioten regiert würde, was bekanntlich durchaus nicht der Fall iſt. Wenn die dunklen Pläne Englands gegen Deutſchland ſchon aus dem Grunde nicht auf einen Koalitionskrieg gerichtet ſein werden, weil die Ausſicht, Frankreich für das Unternehmen zu gewinnen, verzweifelt gering wäre, ſo erſcheint andererſeits der Gedanke nicht minder abſurd, Rußland und Italien könnten Neigung ſpüren, ſich in ein kriegeriſches Unternehmen gegen Öſterreich zu ſtürzen. . . . Endlich aber die Hauptfrage: Welche vernünftigen Intereſſen kann denn England daran haben, eine ſolche abenteuerliche Intrigenpolitik gegen Deutſchland zu unternehmen? Graf Schlieffen ſieht einen ausreichenden Grund für die angebliche Todfeindſchaft Englands gegen Deutſchland in ſeiner Eiferſucht auf die deutſche Induſtrie. Das entſpricht den Anſchauungen unſerer nationaliſtiſchen Gymnaſialprofeſſoren ..." Ein Kommentar zu dieſen Ausführungen erübrigt ſich. Man behauptet, daß die Deutſchen durchſchnittlich politiſch unbegabt ſeien. Man könne ſich bei uns wohl für abſtrakte Ideen begeiſtern, aber der Sinn für Realpolitik fehle. Jedenfalls hat die deutſche Regierung das Menſchenmögliche getan, um mit England zu einer Verſtändigung zu gelangen. Man hat dabei überſehen, daß es nicht möglich war, den Stein des Anſtoßes zu beſeitigen, der eine ſolche verhindern mußte: den deutſchen Wettbewerb auf dem Weltmarkt! Da dem ſo war, konnte der drohende Weltkrieg nur vermieden werden, wenn die deutſche Staatskunſt eine ſich etwa bietende Gelegenheit benutzte, um das Netz zu zerreißen, mit dem die engliſche Politik Deutſchland umſtrickt hatte. Und dieſe Gelegenheit hat ſich nicht einmal, ſondern zweimal geboten. Das erſtemal 1904/05, als Rußland infolge des Kriegs mit Japan militäriſch ohnmächtig war. Damals wäre die Möglichkeit vorhanden geweſen, Frankreich für ein Lebensalter unſchädlich zu machen. Kein Zweifel, es wäre ein Präventivkrieg geweſen, und deſſen Gegner beriefen ſich auf Bismarck, der ſich in ſeiner berühmten Rede vom 6. Februar 1888 gegen einen ſolchen ausgeſprochen hat. Seitdem waren aber ſiebzehn Jahre ins Land gegangen und die Lage hatte ſich ſo verſchoben, daß niemand ſagen kann, wie der eiſerne Kanzler unter den vorliegenden Umſtänden gehandelt haben würde. Jedenfalls war er kein Prinzipienreiter, und er hätte ſicher verſtanden, einen ſolchen Krieg volkstümlich

zu machen. Aber man scheute vor jedem Kriege zurück, und so blieb die Lage unausgenutzt.

Die zweite Gelegenheit hätte ein Bündnis mit Japan geboten. In Japan war der Deutsche früher der beliebteste Fremdling gewesen.*) Das verkehrte sich ins Gegenteil nach dem Frieden von Schimonoseki. Japan hatte damals China geschlagen und schickte sich an, seinen Sieg auszubeuten. Um seinen Wettbewerber im fernen Osten nicht zu mächtig werden zu lassen, fiel ihm Rußland in den Arm. Das ihm verbündete Frankreich schloß sich Rußlands Vorgehen an. Japan aber war fest entschlossen, dem Drucke beider nicht zu weichen. Erst das Eingreifen Deutschlands im gleichen Sinne erzwang das Nachgeben des Reichs der aufgehenden Sonne. Man empfand diese Einmischung Deutschlands in Japan als tödliche Beleidigung, veranlaßt durch eine feindselige Gesinnung, während das Vorgehen Rußlands viel milder beurteilt wurde. Rußland hatte Interessen im fernen Osten zu vertreten, die bei Deutschland nicht in Frage kamen, und Frankreich hatte nach japanischer Anschauung nur seinen Bündnispflichten entsprechend gehandelt. Es darf angenommen werden, daß man darin, soweit Deutschland in Frage kam, irrte. In deutschem Interesse hätte eine Stärkung Japans gelegen; denn je mächtiger der Rival des Zarenreichs um die Herrschaft in Ostasien war, desto größer wäre die russische Streitmacht gewesen, die dort gebunden wurde und damit im Westen ausfiel. Diese Schwächung konnte dem Deutschen Reiche nur willkommen sein. Um jene Zeit neigte die deutsche Regierung im allgemeinen dazu, sich in Angelegenheiten zu mischen, bei denen deutsche Belange nicht in Frage kamen. In diesem Falle ist die Stellungnahme der Wilhelmstraße aber wohl durch den Wunsch diktiert worden, die beiden mächtigen Nachbarn Deutschlands durch erwiesene Freundschaftsdienste zu verpflichten, sie freundlich zu stimmen, von etwaigen feindlichen Absichten abzubringen. Es folgte alsdann der russisch-japanische Krieg. Das Neueste und Beste, was Rußland an Schiffen besessen hatte, war damals in Ostasien, und diese Blüte der Flotte des Zaren wurde fast vollständig vernichtet. Als 1905 der Rest der russischen Seemacht, ein buntes Gemisch von Schiffen, auf dem Kriegsschauplatze eintraf, wurde auch dieser mühelos und mit geradezu lächerlich geringen Verlusten von den Japanern genommen oder versenkt. Das Schlimmste aber war, daß ein Teil der russischen Seeoffiziere sich dabei so benahm, daß er wegen Feigheit kriegsgerichtlich verurteilt werden mußte. Einen guten Eindruck machte es dagegen in Japan, als gelegentlich der Angliederung Bosniens und der Herzegowina das Einsetzen „der schimmernden Wehr" Deutschlands einen Krieg zwischen Rußland und der Donaumonarchie verhinderte. Der Kgl. Bayerische Major K. Haushofer, ein genauer Kenner Japans, schreibt darüber in seinem 1913 erschienenen

*) „Dai Nihon" von K. Haushofer. E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1913.

Werk „Dai Nihon“: „Einmal freilich wehte ein anderer Wind ... Das war, als Deutschland und Österreich in dem bosnischen Streit treu nebeneinander standen und der Unterschied zwischen Bündnis und Entente klar ward. Es hat deutsche Blätter gegeben, die kühle Witzworte für die ‚Nibelungentreue‘ fanden. Wer das Wetterleuchten im überseeischen Auslande unter fremdem Volk miterlebt hat, wird anders darüber denken; denn er erfuhr von dem Eindruck dort, daß seit den stolzesten Tagen des Reichs nichts mehr in den Augen des Auslands so den Staub und Rost, die dick darauf saßen, von unserm Waffenkleide und unserm Ansehen gefegt hat, wie dieser Sturm. Damals horchte man drüben im Osten auf: Also hier sind Leute, die ein Bündnis wirklich halten, die einem Freunde in der Not die Treue bewahren wollen, auch wenn eigne Lebensinteressen nicht dazu zwingen, auf deren Wort man sich verlassen könnte; das gibt es noch! Das wären Leute für uns —. aber sie mögen uns ja nicht ... Und so gingen die Wochen, in denen ein frischer Sturm den künstlichen Nebel zersetzt und das wirkliche Gesicht der Dinge gezeigt hatte, vorüber — ungenutzt.“ Großbritannien hatte seinen Bündnisvertrag mit Japan einer Revision unterzogen. Es erklärte, nachdem es einen Schiedsgerichtsvertrag mit den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossen hatte, daß es zu einer Waffenhilfe nicht verpflichtet sei, falls das Inselreich im fernen Osten mit einer Macht in kriegerische Verwicklungen geriete, mit dem England einen Schiedsgerichtsvertrag geschlossen habe. Amerika war aber Japans „Feind von morgen“. Japan wurde mißtrauisch und suchte, wie Melchior Junker in seiner Abhandlung „Die notwendige Erweiterung unserer Kriegsziele“ („Deutschlands Erneuerung“, 1917) behauptet, Anschluß an Deutschland; dieses, das gerade mit dem Kabinett von St. James über Kolonialfragen verhandelte, habe sich ablehnend verhalten, da es fürchtete, daß eine Annahme England verstimmen werde. Von anderer Seite wird bestritten, daß Japan dem Reich ein Bündnisangebot gemacht habe. Welche strategischen Folgen eingetreten wären, wenn Japan beim Ausbruche eines Kriegs zwischen den Mittelmächten und dem Verbande auf Seite der ersteren gestanden hätte, wird später ausgeführt werden, und daraus zu ersehen sein, wie der Abschluß eines deutsch-japanischen Bündnisses die politische Lage von Grund aus zugunsten der Mittelmächte verschoben hätte. Es erscheint nicht unwahrscheinlich, daß eine solche Verschiebung den Weltkrieg verhindert hätte; denn Deutschlands Stellung wäre dann zu stark gewesen, und die klugen Briten hätten das sicherlich richtig gewertet.

In England und den durch die Northcliffe-Presse beeinflußten Ländern hatte inzwischen die Hetze gegen alles Deutsche ihren Fortgang genommen. Die britische, französische und russische Regierung bereiteten alles für einen Krieg gegen die Mittelmächte vor. Es soll beabsichtigt gewesen sein, 1916 loszuschlagen, da Frankreich 1914 noch nicht schlagfertig war. Seinem Heere fehlten

noch die graue Feldunifform und die ſchwere Artillerie. In Rußland waren ſchon ſeit Jahren bedeutende Truppenverſchiebungen nach dem Weſten vorgenommen worden, und ſeit dem April 1914 hatte eine Mobilmachung, wenn auch nicht eingeſtandenermaßen, begonnen. Noch 1910 wäre ein ruſſiſcher Angriff erſt drei Monate nach der Kriegserklärung möglich geweſen. Das hätte dem Deutſchen Reich geſtattet, ſeine geſamte Macht gegen Frankreich anzuſetzen und dieſes niederzuſchmettern, ehe ſein öſtlicher Verbündeter imſtande geweſen wäre, es zu entlaſten. Seit 1913 war daran nicht mehr zu denken.

In Großbritannien waren alle Vorbereitungen getroffen, um mit dem Tage der Kriegserklärung diejenigen Maßregeln in Kraft treten zu laſſen, durch die der deutſche Außenhandel und die deutſche Schiffahrt tödlich getroffen werden ſollten, und ſich der deutſchen Kolonien zu bemächtigen. Vom 5. Auguſt 1914 an wurde jeder Deutſche, der innerhalb des britiſchen Weltreichs ſeinen Wohnſitz hatte, rechtlos. Die deutſchen Geſchäfte mußten liquidieren, und britiſche Beamte ſorgten dafür, daß dabei für die Handelsherrn nicht viel übrig blieb. Um eine Wiederaufnahme der Geſchäfte nach dem Kriege unmöglich zu machen, wurden die Geſchäftsbücher vernichtet. Die Inhaber oder Leiter der Handelshäuſer wurden eingeſperrt. In den deutſchen Kolonien wurden die Anſiedler ohne Anſehen von Alter und Geſchlecht gefangen geſetzt, und es geſchah, was möglich war, um ihr Anſehn in den Augen der Eingeborenen zu vernichten. So ſind Männer öffentlich ausgepeitſcht worden, deren einziges Vergehen darin beſtand, Deutſche zu ſein. Frauen wurden den Eingeborenen überantwortet. Von Anfang an ging man engliſcherſeits mit unerhörter Grauſamkeit vor und ohne ſich an die durch die Dauer der Zeit geheiligten völkerrechtlichen Gebräuche oder feierlich geſchloſſene internationale Abmachungen zu kehren. Von Kriegsbeginn an ſuchte man durch der deutſchen Regierung angedichtete Weltbeherrſchungspläne und Lügen über von deutſchen Soldaten begangene Greuel die niedrigſten Regungen in den britiſchen Maſſen wachzurufen. Immer wieder trat infolgedeſſen im Laufe des Kriegs die erbarmungsloſe Herzensroheit des angelſächſiſchen Volkscharakters in die Erſcheinung. Die Kriegsereigniſſe laſſen erkennen, daß dieſe auf Veranlaſſung der engliſchen Regierung ausgeſtreute Saat zu Handlungen geführt hat, die vor dem Kriege als unmöglich angeſehen worden wären.

Dem Beiſpiele ſeines ſeemächtigen Verbündeten folgte Frankreich nicht aus Handelsneid ſondern aus völkiſchem Haß und Rußland infolge der brutalen Veranlagung ſeines ethiſch und kulturell niedrig ſtehenden Volks. So wurde der Weltkrieg nach dem Willen der engliſchen Regierung von Anfang an zu einem Ringen, nicht von Heer und Flotte gegeneinander, ſondern als Vernichtungskrieg von Volk wider Volk angelegt. Und wer ſich dennoch im Zweifel ſein ſollte, welcher Wert den heuchleriſchen Redewendungen der

Feinde Deutschlands über die tatsächlichen Gründe beizumessen ist, wegen deren man den Krieg entfacht hatte, für den bieten Ausführungen aufrichtiger oder unvorsichtiger Engländer ein untrügliches Mittel, um die Wahrheit zu erkennen. So sagte Oberst Gilbey, der Präsident der „London and Provincial Bank", auf der Generalversammlung Ende 1916: „Wir haben den Krieg begonnen, um die industrielle Macht und den steigenden Einfluß Deutschlands auf das internationale Bankwesen endgültig zu vernichten. Wir bringen die schwersten Opfer, um zu diesem Ziele zu gelangen und machen — wahrhaftig — Elend und Angst genug mit, um den Plan zu vollenden, der uns vorschwebt. Vor dem Kriege sahen wir uns von den deutschen Konkurrenten überall umstellt. Ein erträgliches Dasein war nicht mehr möglich. Soll dieser Zustand wiederkehren? Nein! Wir müssen den Krieg fortsetzen bis zum endgültigen Siege. Wir müssen die Macht Englands größer gestalten, als sie jemals gewesen ist. Der Deutsche muß aus dem Wege geräumt werden. Das war unsere Absicht, als wir den Krieg begonnen haben; das bleibt unsere Absicht." Und Bernhard Shaw schrieb in den „Times" am 10. August 1917: „Wenn wir die Deutschen schlagen, so werden wir sie bei lebendigem Leibe schinden. Wir können nicht anders."

Die Ermordung des Thronfolgerpaars in Serajewo am 28. Juni 1914 brachte die Lawine ins Gleiten. Kaiser Wilhelm hatte Ende Juni seine gewohnte Sommerreise nach Norwegen angetreten, vielleicht in der Hoffnung, dadurch beruhigend zu wirken. Mitte Juli erfolgte eine „Probemobilmachung" der britischen Flotte. Am 22. hielt König Georg eine Parade über 216 in Dienst gestellte Schiffe ab. Diese mächtige Flotte rüstete aber nicht wieder ab, sondern begann alsbald mit taktischen Übungen und strategischen Bewegungen.

Am 31. März 1909 hatte Serbien versprochen, seine bisherige der Donaumonarchie feindliche Politik aufzugeben und fortan mit Österreich-Ungarn auf dem Fuße freundnachbarlicher Beziehungen zu leben. Auf diese Note bezog sich die Regierung in Wien, als sie von der durch den Doppelmord zu Serajewo schwer belasteten serbischen Regierung Genugtuung und Sicherheiten für künftiges Wohlverhalten forderte. Als die Antwort als nicht genügend angesehen wurde, brach Österreich-Ungarn die diplomatischen Beziehungen ab und erklärte diesem Königreich am 28. Juli den Krieg. Rußland beantwortete das Vorgehen der Doppelmonarchie mit der amtlichen Bekanntgabe, daß es einen Teil seines Heeres mobilisiere. Tatsächlich aber war die Mobilmachung der gesamten russischen Wehrmacht damals bereits so gut wie beendet und nur deren strategischer Aufmarsch noch nicht völlig durchgeführt. Am 31. folgte der „offene" Mobilmachungsbefehl für das russische Heer und die Flotte. Deutschland richtete am gleichen Tage ein Ultimatum an Rußland und fragte bei Frankreich an, welche Stellung die Regierung in Paris einzu-

nehmen gedenke. Als die Antwort aus Frankreich ausweichend lautete, erklärte es am 1. August an Rußland den Krieg und begann am 2. mit der Mobilmachung. Bereits am 2. August trabten russische Reiter über die Grenze nach Ostpreußen hinein, wurden jedoch aus Eydtkuhnen und andern Grenzorten wieder hinausgeworfen. Am 2. brachen Franzosen bei Altmünsterol ins Elsaß ein, und französische Flieger warfen Bomben auf deutsche Ortschaften. Darauf erklärte Deutschland am 3. auch an Frankreich den Krieg und ließ deutsche Truppen in Luxemburg und Belgien einmarschieren. Am 4. abends überreichte der britische Botschafter in Berlin die Kriegserklärung an Deutschland.

Damit war der Weltkrieg entfesselt, in dem es sich in erster Linie um einen Kampf Englands gegen Deutschland handelt. Alle andern Mächte glaubten eigne Ziele zu verfolgen, waren aber nur Handlanger des britischen Weltreichs.

Der Krieg auf dem Wasser hat sich hauptsächlich zwischen Deutschland und England abgespielt. Ihn soll dieses Werk schildern. Durch eine technische Einführung wird dem Leser das Verständnis der Darstellungen erleichtert werden.

Technisches

Die Riesenschritte, mit denen die Technik unserer Tage vorwärts eilt, haben ihr eine immer größere Bedeutung nicht nur für das volkswirtschaftliche Leben der Völker, sondern auch für deren kriegerische Leistungsfähigkeit verschafft. Weder Frankreich noch England noch Italien — von Rußland ganz zu schweigen — wären imstande gewesen, aus eigner Kraft in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht das gewaltige Ringen gegen Deutschland und Österreich-Ungarn so lange durchzuhalten, wenn nicht der durch Großbritannien mit großen Geldopfern auf den Präsidentenstuhl der Vereinigten Staaten von Nordamerika gehobene Professor Woodrow Wilson die ungeheure materielle Kraft der von ihm regierten Länder dem Vierverband bedingungslos zur Verfügung gestellt hätte. Tatsächlich haben die Mittelmächte nicht nur gegen ihre erklärten Feinde, sondern von Anfang an auch gegen den größten Teil der gigantischen Machtmittel der Union zu kämpfen gehabt, und gerade weil die Technik in der Kriegführung der Gegenwart eine so große Rolle spielt, fiel diese Politik des Herrn Wilson so schwer ins Gewicht, die er sich nicht scheute „neutral" zu nennen. Um so höher muß die Leistung Deutschlands bewertet werden, die rein kriegerischen Taten seines Heers und seiner Flotte, der Geist, der das ganze Volk beseelte, die Leistungen seiner Industrie, seiner Wissenschaft, seiner Landwirtschaft und seiner volkswirtschaftlichen Stärke, nicht weniger die ehrliche Unterstützung, die es seinen weniger starken Verbündeten zuteil werden ließ. Alles Können wurde vorbehaltlos in den

Dienſt des Vaterlands geſtellt, und das muß ſchließlich zum ſiegreichen Ende führen. Im Seekriege fällt der Technik eine noch größere Bedeutung zu als im Landkriege. Größtes Heldentum, beſte Ausbildung können aus den zur Verfügung ſtehenden Streitmitteln eben nur herausholen, was in ihnen an Energie ſchlummert. Es wird deshalb nur dann möglich ſein, die Kriegsereigniſſe richtig zu würdigen, wenn die ſachlichen Streitmittel genügend bekannt ſind.

Das Schiff. Der Seekrieg iſt ohne Schiffe undenkbar, deshalb ſoll hier zunächſt das Weſen des Schiffs im allgemeinen, das des Kriegsſchiffs im beſonderen beleuchtet werden. Es handelt ſich da zunächſt um das Schiffsgefäß, den Schwimmer, der alles trägt, was dem fertigen Schiffe die Eigenſchaften gibt, die ſeinem Zweck entſprechen. Seine Größe, ſeine Länge, Breite und Tiefe richten ſich nach der Belaſtung, die es tragen ſoll. Dem Eigengewicht und der Belaſtung entſprechend ſinkt der Schiffskörper bis zu einem gewiſſen Grade ins Waſſer und verdrängt von letzterem eine Maſſe, deren Gewicht dem des ganzen Schiffs entſpricht.

Größenbeſtimmung. Sie iſt, in Tonnen zu je 1000 Kilogramm ausgedrückt, das Maß für die Größe, das Geſamtgewicht, die Waſſerverdrängung. Alles das ſind verſchiedene Ausdrücke für denſelben Begriff. Es handelt ſich hier alſo um Gewichtstonnen.

Bei Handelsſchiffen iſt ein gleiches Verfahren nicht angängig, weil das bei Kriegsſchiffen annähernd gleich bleibende Gewicht bei Kauffahrteiſchiffen ſtarken Schwankungen ausgeſetzt iſt, je nachdem dieſelben beladen oder leer ſind. Für ſie war ein beſſeres Mittel, ſich eine Vorſtellung ihrer Größe zu machen, wenn die Größe der Innenräume zugrunde gelegt wurde. In früheren Zeiten benutzte man zu deren Beſtimmung Fäſſer von beſtimmten Abmeſſungen und ſprach infolgedeſſen von einem Faſſungsvermögen von ſo und ſo viel Tonnen. Dieſe ſehr urſprüngliche Meſſungsmethode machte ſpäter einer mathematiſchen Berechnung des kubiſchen Inhalts des Schiffsinnern Platz; 100 Kubikfuß engliſch oder 2,83 Kubikmeter wurden dabei als eine Tonne gerechnet. Dieſes Innere iſt ja hauptſächlich ausſchlaggebend für die Menge der Güter, die in den Räumen untergebracht werden kann. Ich ſage hauptſächlich, denn außerdem kommt mitbeſtimmend die Tragfähigkeit des Schiffs in Frage. Werden die Schiffsräume mit Gütern von leichtem ſpezifiſchem Gewicht vollgepackt, ſo wird die Tragfähigkeit des Schiffs nicht voll ausgenutzt, und man muß, um das zu tun, daneben noch eine Deckladung an Bord nehmen. Andererſeits würde ein Schiff verſinken, wenn man die Laderäume mit Erzen und ähnlich ſchweren Maſſen anfüllen wollte. Um zu verhindern, daß ein Schiff mehr ladet, als die Rückſicht auf die mit der Fahrt über See verbundenen Gefahren geſtattet, ſind in ver-

schiedenen Ländern Gesetze erlassen worden, denen zufolge die Schiffe nur so weit belastet werden dürfen, bis eine an den Außenseiten angebrachte Marke — ein etwa 30 cm weiter Kreis, durch den eine Horizontallinie gezogen ist — die Oberfläche des Wassers berührt. Infolge der Schiffsraumnot hatte die britische Regierung dieses Gesetz für die Dauer des Kriegs aufgehoben.

Es wird unterschieden zwischen Brutto- und Nettotonnengehalt. Der gesamte Innenraum einschließlich der angeschlossenen Aufbauten an Deck gibt den ersteren an. Wird davon eine Tara abgezogen, bestehend aus Maschinen, Hilfsmaschinen, Kesselanlagen — einschließlich der für die Lüftung dieser Räume nötigen Schächte usw. —, Kohlenräume, Kettenkasten, Wohnräumen und Küche für die Besatzung, so bleibt das übrig, was „verdient", der Nettotonnengehalt.

Ein geübtes Seemannsauge ist wohl imstande, den Bruttotonnengehalt eines Schiffs annähernd richtig zu schätzen, nicht aber den Nettotonnengehalt; denn die Räume, die die Maschinenanlagen und Kohlen in ihrer Gesamtheit beanspruchen, sind nicht erkennbar. Es ist deshalb richtig, daß der deutsche Admiralstab den versenkten Schiffsraum in Bruttotonnengehalt angibt.

Jedes Seeschiff wird amtlich vermessen, eine Verhandlung darüber aufgenommen, das Schiff erhält einen Meßbrief und wird in ein Register eingetragen. Von diesem „Register" rührt der Ausdruck „Registertonne" her, abgekürzt „R. T.".

Es sei hier auf einen weit verbreiteten Irrtum hingewiesen. Wenn wir uns einen gepackten Reisekoffer denken, so ist sein bei der Gepäckabfertigungsstelle festgestelltes Gewicht Brutto, der Inhalt Netto, der leere Koffer die Tara. Niemandem wird es einfallen, von seinem Gewicht als 25 Bruttokilogramm zu sprechen, sondern höchstens von 25 Kilogramm brutto. Ganz ähnlich steht es mit den Ausdrücken, durch die eine Schiffsgröße festgelegt werden soll. Man kann zutreffend wohl von einem Bruttotonnengehalt oder Nettotonnengehalt eines Schiffs reden, aber nicht von Bruttotonnen oder von Bruttoregistertonnen. Wenn man das trotzdem aus dem abgekürzten „Br. R. T." herausliest, so erscheint das im Grunde nicht richtig. Es ist diese Abkürzung vielmehr aus den für Schiffahrtsangelegenheiten noch immer maßgebenden englischen Büchern und Registern entnommen und bedeutet dort „British Register Tons", aber nicht Bruttoregistertonnen.

Mit diesem Unterschied von Brutto- und Nettotonnengehalt nun jonglierte die englische Regierung, um bald die Verluste der in ihren Diensten fahrenden Kauffahrtei geringer, bald den Verkehr in den britischen Häfen größer erscheinen zu lassen. Welche Mittel sie anwandte, um Geschichte zu fälschen, zeigt z. B. folgendes. Nachdem ein holländischer Kapitän durch reichliche Alkoholgaben einen englischen Zollbeamten in mitteilsame Stim-

mung versetzt hatte, fragte er ihn, weshalb man so häufig große Dampfer, die in einen englischen Hafen einliefen, nur zum Teil entlade oder nur die Fahrgäste landen lasse, sie dann nach einem weiteren englischen Hafen sende und sie damit aufs neue der Gefahr aussetze, von U-Booten versenkt zu werden. Der Zöllner antwortete: „Anordnung von oben. Es sollen damit die Verkehrsziffern in den Häfen des vereinigten Königreichs nach den amtlichen Listen größer erscheinen, als sie tatsächlich sind. Das macht einen guten Eindruck." Es ist daraus ersichtlich, einen wie großen Wert man in England auf derartige Stimmungsmache legte, die selbst dadurch nicht zu teuer erkauft galt, daß man Schiffe großen Gefahren aussetzte. Es kommen hier Unwägbarkeiten in Frage, wie sie auch durch Ministerreden oder Artikel in Zeitungen, von denen man allgemein weiß, daß sie regierungsseitig gespeist wurden, angestrebt werden. In Deutschland legte man auf dergleichen nicht genug Wert. Man sollte das nicht verschmähen, wie das vielfach von den deutschen Staatsmännern oder Leuten, die sich dafür halten, geschah.

Schiffsform. Die dem Schiffsrumpf gegebene Form richtet sich nach den Zwecken, denen das Schiff dient. Soll es möglichst schnell sein, so werden ihm scharfe Linien und eine vergleichsweise große Länge gegeben werden; soll es tragfähig sein, so werden volle Formen gewählt.

Schiffspläne. Der Schiffbau wird beim Entwerfen eines Kriegsschiffs die ihm vom Seeoffizier gestellten Aufgaben zu berücksichtigen haben. Er kennt das Eigengewicht des leeren Schiffs, das Gewicht der Maschinen, die nötig sind, um ihm eine bestimmte Geschwindigkeit zu geben, sowie die der Heizvorräte, die verbraucht werden, um eine gewisse Strecke mit gewünschter Geschwindigkeit zu durchlaufen, die der Geschütze, die es tragen, die des Panzers, der es schützen soll; er errechnet, womit das Schiff durch die Zelleneinteilung belastet wird, die ihm die Schwimmfähigkeit erhält, wenn die feindlichen Waffen es unter Wasser beschädigt haben, sowie alles dessen, was ihm an Mannschaften, an Ausrüstung zum Verbrauch und Gebrauch mitgegeben werden muß. Ist der Schiffbauer an eine bestimmte Größe gebunden, so wird er sagen können, damit ist die und die Geschwindigkeit, die und die Dampfstrecke zu leisten, das Schiff kann die und die Bewaffnung tragen und den und den Panzer. Genügt das eine oder andere dem Seeoffizier nicht, so kann z. B. eine größere Geschwindigkeit auf Kosten der Bewaffnung oder Panzerung erreicht werden und umgekehrt; aber alles das ist auf ein gewisses Gesamtmaß begrenzt. Andererseits wird der Baumeister sagen: die mir gestellte Aufgabe kann ich mit dem und dem Gewicht leisten. Gestatten die zur Verfügung stehenden Mittel nicht, ein so großes Schiff zu bauen, so überlegen der Offizier und der Baumeister, woran gespart werden könnte, und gelangen schließlich zu einem gewissen Übereinkommen. Um an

Einzelheiten zu zeigen, inwiefern die Forderungen der Front die Schiffsgröße beeinflussen, sei folgendes angeführt. Die Arbeit, die eine Maschine leistet, wird nach Pferdestärken — abgekürzt P. S. = 75 Meterkilogramm — bestimmt. Je schneller ein Schiff sein soll, desto größer ist natürlich die von der Maschine zu leistende Arbeit. Diese wächst mit den dritten Potenzen der Geschwindigkeit. Die Maschine eines Schiffs, das z. B. 16 Knoten läuft, möge 2000 P. S. entwickeln. Soll dasselbe Schiff 20 Knoten dampfen, so werden dazu $2000 : x = 16^3 : 20^3$, d. h. 3906 P. S., also eine nahezu doppelte Maschinenleistung erforderlich sein. Ebenso wächst die zu leistende Maschinenarbeit mit der Größe des Schiffs, aber nicht im gleichen Maßstabe wie diese, sondern nur wie $^2/_3$ derselben. Ein 2000 Tonnen-Schiff wird also nur eine 3,3 mal so starke Maschine haben müssen wie ein 400 Tonnen großes ähnliches, um die gleiche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, d. h. trotz fünfmal größeren Tonnengehalts nur eine etwa dreimal so große Maschine. Daraus geht hervor, daß große Schiffe ökonomischer fortbewegt werden können als kleine. Das Maschinengewicht und die verbrauchte Heizmittelmenge entsprechen den Pferdestärken. Man wird bestrebt sein, jedem neuen Kriegsschiff ein Höchstes derjenigen Eigenschaften zu geben, die seinen militärischen Wert bestimmen. Aber aus dem Vorhergesagten ergibt sich, daß darin auch dem genialsten Schiffbauer Grenzen gezogen sind. Er muß an der einen Stelle sparen, um an der andern zulegen zu können. Eine andere Frage ist, ob die Bewertung der verschiedenen Forderungen sich im Ernstfalle als richtig erweist.

Von Wichtigkeit für die Erhaltung der Schiffsgeschwindigkeit ist die Glätte des Schiffsbodens; wird derselbe durch längere Einwirkung des Seewassers rauh, zersetzt sich der Farbenanstrich, bewächst er mit Seegras oder setzen sich Muscheln an ihn fest, so sinkt die Schiffsgeschwindigkeit, und das Schiff muß in ein Dock genommen werden, damit der Boden gereinigt und neu gestrichen wird. Dazu fanden die feindlichen Kreuzer überall Gelegenheit, den deutschen fehlte sie.

Maschinen. Von den verschiedenen Maschinen, Dampfzylinder-, Turbinen- und Motorenmaschinen, sind neuerdings die letzteren von großem Interesse. Deutschland stand im Bau der Motoren am höchsten und hat z. B. auch Maschinen für britische und französische Tauchboote geliefert, ein untrügliches Zeichen dafür, daß die Industrie jener Länder gegen die deutsche auf diesem Gebiete rückständig war. Wenn diese Motorenmaschinen auch vorläufig hauptsächlich für U-Boote und kleine Schnellboote Bedeutung haben, so ist doch nicht zu verkennen, daß ihre Entwicklung dahin führen muß, daß sie in absehbarer Zeit die Dampfmaschine auch bei den andern Schiffen verdrängen werden. Ihre Vorzüge bestehen namentlich in ihrer großen Leichtigkeit; denn sie bedürfen keiner Kesselanlage, da bei dieser Antriebsart

gewiſſermaßen Zylinder und Keſſel vereinigt ſind, und für die Kriegsſchiffe iſt von beſonderem Wert, daß dann keine großen und dicken Schornſteine mehr erforderlich werden.

Heizmittel. Als Heizmittel kamen bisher hauptſächlich Steinkohlen in Frage. In neuerer Zeit aber ſind auch flüſſige Brennſtoffe mehr und mehr in Aufnahme gekommen (Benzin, Braunkohlenteeröle und Produkte aus Erdölen). Die Rauchentwicklung iſt bei ihrer Verwendung gering; das Beſchicken der Keſſelfeuer geſchieht durch Einſpritzen der Stoffe; die ſonſt ſo anſtrengende Arbeit der Heizer beſchränkt ſich auf das Einſtellen einiger Hähne; Keſſel und Maſchinen werden geſchont. Das Anbordnehmen der flüſſigen Heizmittel geſchieht durch Überpumpen, iſt nicht mit Schmutzerei verbunden, wie das von Kohlen und kann auch auf See durch Schläuche erfolgen, wenn Verbrauchs- und Vorratsſchiffe im Seegang rollen. Viele Räume im Schiffe, die ſonſt unverwendbar ſein würden, z. B. die Zellen des Doppelbodens, können für ihre Unterbringung ausgenutzt werden; es fällt dann allerdings der Schutz fort, den gefüllte und entſprechend angeordnete Kohlenbunker gegen feindliche Geſchoſſe bieten. Unter Umſtänden können durch Grundberührungen, die mit Verletzung des inneren Doppelbodens verbunden ſind, Brände entſtehen. Die flüſſigen Heizmittel ſind nämlich leichter als Waſſer. Tritt durch den leck Doppelboden Waſſer in den Heizraum, ſo wird das auf ihm ſchwimmende Maſut uſw. durch die glühenden Schlacken und die Keſſelfeuerung in Brand geraten. Ein ſolcher Fall iſt einige Jahre vor dem Kriege einmal auf einem deutſchen Linienſchiff eingetreten, und es war nur der todesmutigen Haltung der Beſatzung zu danken, daß man des Feuers ſchließlich Herr wurde. Lagert das flüſſige Heizmaterial in höher gelegenen Räumen, ſo bedeutet das eine ſehr große Gefahr im Gefecht. Durch platzende Granaten wird der Stoff nicht allein in Brand geſetzt, ſondern durch den Gasdruck weithin zerſtreut, ſo daß weitausgedehnte Feuersbrünſte an verſchiedenen Stellen zugleich auflodern. Auf dieſen Umſtand glaubt man die Kataſtrophen auf den mit Ölfeuerung ausgerüſteten britiſchen Kriegsſchiffen zurückführen zu ſollen.

Die in den Heizölen vorhandene Arbeitsenergie iſt weſentlich größer als die in einer gleichen Gewichtsmenge Kohlen beſchloſſene; und ſo wird dieſes Betriebsmittel, das für Motorenmaſchinen ja überhaupt allein in Frage kommen kann, ſicherlich immer mehr Eingang gewinnen.

Aus Vorſtehendem ſind die ſchnellen Fortſchritte ſchiffs- und maſchinenbautechniſcher Natur erſichtlich, die in neuerer Zeit gemacht ſind; und ähnlich ſteht es mit denen auf dem Gebiete des Waffenweſens, der Panzerung und bei tauſenderlei ſonſtigen Gegenſtänden, die für den Dienſt an Bord unentbehrlich ſind. Das dürfte genügen, um verſtändlich zu machen, woher es kommt, daß in einer Tonne moderner Schiffsgröße ſehr viel mehr Leiſtung

steckt, als in dem gleichen Gewicht eines vielleicht 10 oder gar 20 Jahre alten Dampfers. Wenn also die Schiffsgröße einen geeigneten Wertmesser für die militärische Bedeutung eines Kriegsschiffs abgibt, so darf andererseits sein Alter nicht unbeachtet bleiben. Nicht als ob es abgenutzt zu sein brauchte, sondern weil in den 10 000 Tonnen eines Schiffs, das 1914 der Flotte eingereiht wurde, weit höhere Kräfte schlummern, als in einem 1894 fertiggestellten. Damals gab es noch keine Röhrenkessel, keine so guten Turbinen oder Schnelladekanonen, keine Brisanzgranaten usw., die sich mit den neuen messen könnten. Trotzdem gibt die Summe des Tonnengehalts einer Seemacht deshalb den bestmöglichen Wertmesser ab, weil alle Flotten älteres und neueres Material aufweisen. Nur dann würde die Schätzung zu Irrtümern führen, wenn der Ausbau einer Flotte für geraume Zeitabschnitte unterbrochen gewesen wäre, wie das z. B. bei der türkischen Flotte der Fall war.

Die Waffen des Kriegsschiffs. Die Waffen des Kriegsschiffs sind Geschütze, Torpedo und — sehr bedingt — der Sporn. Von ihnen ist die wichtigste die Artillerie, weil sie auf die verschiedenartigsten Ziele und auf die weiteste Entfernung zur Anwendung gelangen kann. Es werden gegenwärtig nur gezogene, von hinten zu ladende und mit den für ein schnelles Bedienen nötigen Einrichtungen versehene Geschütze verwendet. Die Geschützrohre werden nach dem Kaliber, dem Durchmesser der Ausbohrung — der Seele — gekennzeichnet. Im allgemeinen wird es in Zentimetern, von England und Amerika in englischen Zollen angegeben. Von Bedeutung für die Schußweite und Durchschlagskraft des Geschosses ist außerdem die Länge des Rohrs. Um sie zu kennzeichnen, bedient man sich des Kalibers als Rechnungseinheit. So wird z. B. gesprochen von einem 30,5 cm L (Länge) 40; d. h. es handelt sich um ein Rohr, das 40 mal 30,5 = 12,2 m lang ist. 1870 betrug die Rohrlänge im allgemeinen 22 Kaliber; sie hat sich seitdem mehr als verdoppelt. Dieser Steigerung lag die Absicht zugrunde, die von der Ladung entwickelten Gase, die ihre Höchstspannung in dem Augenblick erreichen, in dem das Geschoß die Mündung verläßt, recht lange auf das Geschoß wirken zu lassen. So ist mit der Verlängerung der Rohre auch die Schußweite immer mehr gewachsen. Wenn jetzt ein 50 Kaliber langes schweres Rohr sein Geschoß 50 km weit schleudert, so würde ein 100 Kaliber langes dasselbe 100 km oder weiter entsenden.

Die Einführung des Panzers im Jahre 1854 hatte zur Folge, daß die Geschütze bauenden Werke eine Erhöhung der Artilleriewirkung anstreben mußten. Das geschah nicht nur durch Vergrößerung des Kalibers, sondern jedes Kaliber sollte an sich mehr leisten. Dazu mußte man die Ladung erhöhen und es widerstandsfähiger machen, damit unter dem größeren Gasdruck das Rohr nicht in Stücke ging. Das bis dahin benutzte Gußeisen versagte;

man griff daher zum Gußstahl. Es würde hier zu weit führen, darauf näher einzugehen, weshalb man sich entschloß, das Rohr nicht durch größere Metallstärke, sondern durch Auftreiben von Ringen zu verstärken, es also aus mehreren Teilen zusammenzubauen. Das innerste Rohr wird dabei das Seelenrohr genannt. In England war man nicht imstande, Seelenrohre von hinreichender Wandstärke herzustellen, und umwickelte deshalb die dünnwandigen Seelenrohre mit Draht von viereckigem Querschnitt. Britische Überhebung hätte nie zugegeben, daß dieses Aushilfsmittel auf Nichtkönnen zurückzuführen sei, und deshalb hat man drüben für dieses „überlegene Verfahren" wissenschaftliche Erklärungen gegeben, die für einen Techniker mit gesundem Menschenverstand nicht eben überzeugend sind. Über die Seelenrohre oder die Drahtlagen der englischen dünnwandigen, kamen dann die Verstärkungsringe zu liegen. Die englische Drahtkanone hat sich als unzuverlässig gezeigt, sie hat eine kurze Lebensdauer und ist häufig nach wenigen Schüssen geplatzt. Erst in neuester Zeit haben sich die englischen Kanonenfabriken an die Herstellung massiver Seelenrohre herangewagt. Krupp zieht über die Seelenrohre 1 bis 3 Ringlagen.

Feuergeschwindigkeit. Wichtig für den Wert einer Feuerwaffe ist die Möglichkeit, sie schnell laden zu können. Für die Schiffsartillerie gab das Erscheinen der Torpedoboote die Veranlassung, dieser Frage besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Um die Torpedoboote unschädlich zu machen, ehe sie auf Torpedoschußweite heran waren, mußten sie durch die Artillerie der großen Schiffe vernichtet sein. Zunächst genügten dafür kleine Kaliber, die einen Hagel von Granaten gegen die Boote zu schleudern vermochten. 1875 erschien in Frankreich die von Hotchkiß konstruierte Revolverkanone (abgekürzt RK) von 35 mm Kaliber; 1877 folgte England mit gleich schweren von Nordenfeldt erfundenen Schnelladekanonen (abgekürzt SK). Beide verfeuerten Granaten von 500 Gramm. Aber die Torpedoboote wurden größer, und die Wirkung dieser Geschosse reichte nicht mehr aus. Es entstanden infolgedessen drei- und sechspfündige SK. Allmählich wurde das System auf alle Kaliber ausgedehnt; und 1885 gab es in England eine 17 cm-SK. Die Schnelladekanone kann drei- bis fünfmal so schnell schießen wie ein gewöhnliches Geschütz (GK). Noch leistungsfähiger ist die Maschinenkanone (MK), dessen Konstruktion derselbe Gedanke zugrunde liegt wie dem Maschinengewehr (MG); der erste Vertreter dieses Systems hatte ebenfalls 37 mm Kaliber; Krupp hat es aber bereits bis zum 12 cm-Kaliber entwickelt.

Rauchloses Pulver. Mit dem schnellen Laden allein war es aber noch nicht getan. Es mußte dafür gesorgt werden, daß dem Schützen das Ziel nicht durch Pulverdampf verhüllt wurde. Das gelang durch rauchschwaches, nicht rauchloses, Pulver. Durch entsprechende Einrichtungen am Verschluß,

der Lafettierung und Visierung, den Richteinrichtungen, der Munition und den Vorrichtungen zum Heranschaffen derselben wurde die SK-Idee weiter entwickelt.

Die Pulverfabriken sahen sich vor die Aufgabe gestellt, das bisherige aus 74 % Salpeter, 10 % Schwefel und 16 % Kohle bestehende Schwarzpulver durch ein anderes Treibmittel zu ersetzen. 1886 wurde in Frankreich, 1887 in Deutschland das „Blättchenpulver", 1889 in der deutschen Marine ein von der Nobel-Dynamit-Gesellschaft an den Markt gebrachtes „Würfelpulver" eingeführt. Bei den jetzt im Gebrauch befindlichen Pulverarten wird reines Schießpulver (Nitrozelluloſe) und Gemische aus Schießwolle und Nitroglyzerin verwandt. Ersteres wirkt nicht so zerstörend auf das Rohr, neigt aber zur Selbstentzündung und Zersetzung; mit letzterem lassen sich höhere Gasdrücke erreichen. Gesucht wird nach einem Pulver, das die Vorteile beider in sich vereinigt, ohne ihre Nachteile zu besitzen. Alle modernen Pulver neigen zu chemischen Veränderungen, die nicht allein die Treffwahrscheinlichkeit ungünstig beeinflussen, sondern die auch zu Detonationen und damit zu Schiffsverlusten führen können. In Deutschland war man sich dieser Gefahr bewußt und trat ihr durch sorgliche Beobachtung, Behandlung und entsprechende Einrichtung der Munitionskammern entgegen. Diese müssen trocken sein, und die Luft in ihnen darf sich nicht über einen gewissen Grad hinaus erhitzen. In andern Marinen dagegen ist man erst durch Schaden klug geworden; im Jahre 1910 war die französische Flotte längere Zeit hindurch ohne ein kriegsbrauchbares Pulver. Die Katastrophen auf „Jéna", „Liberté", „Bulwark", „Princeß Irene", „Benedetto Brin", „Lionardo da Vinci" u. a. m. sind auf Mängel in dieser Hinsicht zurückzuführen.

Verschluß. Auch der Verschluß mußte abgeändert werden. In Deutschland gelang das für alle, in den andern Marinen nur für die leichten Kaliber, und damit fehlte dort die Vorbedingung für eine gefahrlose Ausnutzung des Schnelladesystems. Die Folgen waren, namentlich in der amerikanischen Marine, nicht selten ernstere Unfälle.

Die Lafette. Das SK-Rohr ruht in einer Mittelpivotlafette.*) Armstrong erfand „die Wiege", die jetzt überall eingeführt ist. Sie besteht in einem ringartigen Mantel aus Bronze oder Stahl, in dem das Rohr beim Schuß zurückgleitet. Die Wiege ruht mit Schildzapfen drehbar in zwei seitlichen Trägern der Lafette. Infolge der großen Entfernungen, auf die gegenwärtig geschossen wird, sind allgemein Fernrohrvisiere in Gebrauch. Diese sitzen an der Wiege, und da diese beim Schuß unbeweglich bleibt, so braucht der Schütze das Auge nicht vom Fernrohr wegzunehmen, sondern kann das Ziel

*) Im Mittelpunkt um einen Dorn in der Horizontalen drehbare Lafette.

fortdauernd beobachten und sofort wieder abfeuern, sobald das Geschütz geladen ist. Selbsttätig arbeitende Einrichtungen bringen das Rohr in die Feuerstellung zurück. So wird es einer gutgedrillten Mannschaft möglich, ein 17 cm-SK, bei 70 kg Geschoßgewicht, in der Minute vierzehnmal abzufeuern. Man bedenke, daß 1870 das Zündnadelgewehr nicht mehr als 12 Schuß in der Minute abzugeben imstande war. Auch die Transporteinrichtungen der Munition sind entsprechend vervollkommnet worden. Diese letztere ist für die leichten Kaliber in einer Patrone zusammengefaßt; von 15 cm Kaliber an aufwärts ist Geschoß und Pulverladung getrennt; letztere bei den schweren Kalibern in eine Vorder- und Hinterkartusche geschieden. Beim 15 und 17 cm-SK muß die Granate mit Händen aus einer Trage gehoben und in das Ladeloch des Rohrs geschleudert werden.

Schnelle Abnutzung der Rohre. Die großen Ladungen und der Umstand, daß die modernen Pulver das Rohrmaterial angreifen, setzen die Lebensdauer der Rohre herab. Die Züge brennen schnell aus. Es treten Seelenverengungen ein, die ihrerseits dazu führen, daß die Geschosse innerhalb des Rohrs krepieren. Das kann ein Aufreißen der Rohre herbeiführen. Namentlich droht das bei den englischen Drahtkanonen. In einer amerikanischen Fachschrift gab vor dem Kriege ein Artillerist als höchstzulässige Schußzahl, mit der ein Rohr belegt werden sollte, für 76 mm 333, für 127 mm 200, für 152 mm 166, für 254 mm 100, für 305 mm 83 Schuß an. Demgegenüber haben Krupprohre bei Dauerversuchen sechsmal soviel ausgehalten, ohne daß ihre Treffähigkeit herabgesetzt worden wäre oder ihre Festigkeit gelitten hätte. In der Seeschlacht vom Skagerrak wurde deutscherseits beobachtet, daß in den ersten Stunden die Salven der britischen Schiffe gut zusammenlagen, während das später nicht mehr der Fall war. Die britischen Kanonen sind also der Gewaltprobe nicht gewachsen gewesen, der sie dort unterzogen werden mußten. Die Feuergeschwindigkeit der schweren Rohre beträgt ungefähr einen Schuß in der Minute; es ist aber nicht zu bezweifeln, daß sie weiter erhöht werden wird.

Geschosse. Die Geschosse des 38 cm-SK L/45 durchschlagen *nahe der Mündung* 1250 mm-Kruppstahl, des 30,5 cm-SK L/50 1071, des 28 cm-SK L/40 973, des 24 cm-SK L/40 606, des 15 cm-SK L/40 426, des 10,5 cm-SK L/40 292 mm Kruppschen Panzers. Dabei muß bemerkt werden, daß auf den neuesten britischen Linienschiffen die größten Panzerstärken 356 mm nicht überschreiten.

Der ursprüngliche Zweck des Panzers war, die Minenwirkung der Sprenggeschosse aus dem Schiffsinnern fernzuhalten. Die Werke, welche Geschosse herstellten, mußten also Granaten schaffen, die den Panzer durchbrechen und hinter der Deckung zum Krepieren kommen. Dem konnten schließlich nur aus bestem Stahl hergestellte genügen. Einen mächtigen Sprung nach vorwärts

machte die Geschoßtechnik, als es 1890 gelang, die hohe Gasdrucke erzeugenden — brisanten — Sprengmittel für die Geschoßfüllung zu verwenden. Das Geschoß soll nicht in unzählige kleine Splitterchen zerrissen werden, die nur gegen Lebewesen eine Wirkung in Aussicht stellen, sondern die Sprengstücke sollen so groß sein, daß sie noch imstande sind, Bauteile der Schisse zu zerstören. Die Geschosse unserer Zeit wirken in diesem Sinne und entwickeln dabei einen mächtigen Gasdruck, der schwere Geschützturme von ihren Unterbauten loszureißen und umzuwerfen vermag. Der dabei entwickelte Wärmegrad ist so groß, daß alles irgend Brennbare, sogar feuchtes Holz oder nasse wollene Decken, in Flammen auflodern. Die beim Krepieren einer Granate sich entwickelnden Gase sind gistig. So hat eine innerhalb eines geschlossenen Raums auseinanderfliegende Granate zur Folge, daß alle in ihm befindlichen Lebewesen sofort getötet werden. Es werden je nach der Beschaffenheit des Ziels verwendet: gewöhnliche Granaten, Sprenggranaten und Halbpanzergranaten. Auch das im Weltkriege vielgenannte Schrapnell findet Verwendung. Es ist das ein Geschoß, das mit einem Gemisch aus Kugeln und Pulver gefüllt ist. Durch einen Zeitzünder wird das Pulver der Ladung zur Explosion gebracht; die Hülle geht in Trümmer und diese zusammen mit den Kugeln fliegen in einem Kegel nach vorn auseinander. Je dichter das Schrapnell vor dem Ziel krepiert, desto größer die Aussicht, selbst ein so kleines Ziel, wie es ein Flugzeug bietet, zu treffen oder in ein größers, wie offene Batterien, Truppenkörper oder Schützengräben, eine größere Anzahl von Geschoßteilen schlagen zu lassen. Die verschiedenen Mächte sind fortdauernd bemüht, ein Einheitsgeschoß zu konstruieren, das panzerbrechende Kraft mit starker Minenwirkung vereint.

Geschoßkappen. 1890 erschienen aus weichem Stahl hergestellte Geschoßkappen, die, auf die Spitze des Geschosses aufgelötet, diese umfassen. Diese Kappen erhöhen die Durchschlagskraft des Geschosses um 25 %. Es handelt sich bei ihnen um die Erfindung eines russischen Seeoffiziers.

Zünder. Die an Bord gebrauchten Granaten werden durch einen Aufschlagzünder zum Krepieren gebracht, der in die Spitze, bei panzerbrechenden in den Geschoßboden geschraubt wird. Dieser Zünder erhält die Anregung zu seiner Tätigkeit durch eine plötzliche Verlangsamung der Geschoßgeschwindigkeit, indem ein lose liegender Schlagbolzen nach dem Gesetz des Beharrungsvermögens nach vorn fliegt und dabei mit einer Nadel eine Zündpille ansticht. Eine Sicherung sorgt dafür, daß er nicht vorzeitig in Tätigkeit treten kann. Über seine nähere Einrichtung gibt jedes Konversationslexikon Auskunft. Es wird unterschieden zwischen „Augenblicks-“ und „verzögerter Zündung“. Die „Augenblickszündung“ hat sofortiges Platzen der Granate zur Folge; bei der verzögerten erfolgt es ein winziges Zeitteilchen später. Gegen wenig widerstandsfähige Ziele ist Augenblickszündung,

gegen Panzer und ſtarkes Mauerwerk verzögerte am Platze. Bilden Hütten oder ungepanzerte Schiffsteile das Ziel, ſo kann verzögerte Zündung zur Folge haben, daß das Geſchoß erſt jenſeits derſelben in Stücke fliegt und in ihnen ſelbſt keine Minenwirkung erzielt wird. Dagegen wird eine auf ſtarken Panzer ſchlagende Granate bei Augenblickszündung an der Außenſeite desſelben krepieren und überhaupt keine Wirkung ausüben. Möglicherweiſe erklärt es ſich damit, daß am 24. Januar 1915 drei britiſche Granaten, die den Panzer deutſcher Schlachtkreuzer trafen, denſelben nicht zu durchſchlagen imſtande geweſen ſind, obgleich er nicht beſonders ſtark war und die Geſchoſſe aus 34,3 cm-Rohren verfeuert worden waren. Die Splitter einer mit Schwarzpulver gefüllten Granate breiten ſich in Kegelform nach vornhin aus; bei Sprenggranaten hat die Briſanz der Sprengladung zur Folge, daß ein Teil der Splitter nach oben oder unten, ja in der Richtung auf das Geſchütz zurückfliegt.

Der Torpedo iſt ein Unterwaſſergeſchoß von zigarrenähnlicher Form aus Stahl und Bronze, deſſen größter Durchmeſſer, auch hier Kaliber genannt, 45 cm und mehr beträgt. Seine Länge iſt 5 m und darüber. Der Kopf nimmt die Sprengladung auf, die durch einen Zünder zur Detonation gebracht wird, ſobald die Spitze des Torpedos gegen einen harten Gegenſtand ſtößt. Dahinter befinden ſich geiſtvoll erſonnene Einrichtungen, die ſelbſtändig zu arbeiten beginnen, ſobald der Torpedo ins Waſſer eingetreten iſt. Es handelt ſich dabei um ein meiſterhaftes Erzeugnis der Präziſionsmechanik, und es hat eine gewiſſe Berechtigung, wenn von ihm geſagt worden iſt: „der Torpedo kann alles, nur nicht ſprechen“. Das kann aber ein Menſch unter Waſſer auch nicht. Eine durch heiße Preßluft angetriebene Maſchine treibt zwei hintereinander angeordnete Schrauben an, deren ſchnelle einander entgegengeſetzte Drehung den Torpedo dahinſtürmen läßt. Ein Tiefenapparat veranlaßt das Geſchoß, eine beſtimmte Tiefe aufzuſuchen, ein ſelbſttätiges Ruder hält ihn auf ſeinem Kurſe, und ein nach demſelben Gedanken durchgebildeter anderer Steuerapparat iſt erſonnen worden, der es ermöglicht, daß ein z. B. in der Richtung nach Norden abgefeuerter Torpedo ſich auf den Kurs Oſten einſteuert, wenn das zu treffende Ziel ſich in dieſer Richtung befindet. Stößt das Geſchoß an einen Schiffsboden, ſo bringt der Zünder die Sprengladung zur Detonation, die ein ausgedehntes Leck in die Schiffswand ſchlägt. Bei den erſten Torpedos von 35 cm Kaliber beſtand die Sprengladung in 36 kg naſſer Schießwolle; bei den neueren Modellen iſt ſie auf 115 kg und mehr erhöht worden. Verfehlt der Torpedo ſein Ziel, ſo öffnet ſich ſelbſttätig ein Ventil; es tritt Waſſer in ſein Inneres, und er verſinkt. Bei Schießübungen dagegen bleibt das Ventil geſchloſſen, ſtatt deſſen wird die Maſchine angehalten, und die am Schwanz befindlichen Horizontalſteuer legen ſich ſteil nach oben. Unter ihrer Einwirkung ſpringt der

Torpedo aus dem Wasser, bleibt an der Oberfläche treibend, wird „eingefangen", zu einem neuen Schuß mit Preßluft aufgepumpt und kann dann aufs neue verschossen werden. Das geschieht aus einem Rohr. Liegt dasselbe über Wasser, so bedient man sich dazu einer schwachen Pulverladung; befindet es sich unter Wasser, so wird der Torpedo mit Preßluft ausgestoßen. Zuerst befanden sich alle Rohre über Wasser. Damit aber war der Torpedo dem feindlichen Feuer ausgesetzt und konnte durch dieses zur Explosion gebracht werden. Es handelte sich dabei nicht nur um die Gefahr, daß die Sprengladung in die Luft gehen konnte, sondern auch um den ziemlich großen Luftkessel, der unter einem Druck von 115 Atmosphären steht. Soweit Torpedoboote in Frage kamen, war dabei infolge der knappen Raumverhältnisse nichts zu ändern. Bei größeren Schiffen aber gestatteten dieselben, das Torpedoausstoßrohr unter Wasser und damit unter den Schutz des Panzerdecks zu bringen. Durch kostspielige und viel Zeit in Anspruch nehmende Versuche ist es möglich geworden, von dort aus Torpedos nicht nur in Richtung des Kiels, sondern auch nach der Breitseite abzuschießen. Bei den alten Überwasserrohren gelangte der Torpedo beim Abschießen mit einem Kopfsprung ins Wasser und wurde infolgedessen bei schneller Fahrt des Schiffs nach hinten abgelenkt. Um dem abzuhelfen, verlängerte man den oberen Teil der Mündung der auf Deck nach beiden Breitseiten hin schwenkbar aufgestellten „Torpedokanone", so daß es möglich wurde, den Torpedo vermittelst einer in seinem Schwerpunkt angebrachten Warze in einer in die obere Innenseite der Seele der Torpedokanone eingeschnittenen schwalbenschwanzartigen Rinne entlang zu führen, aus der die Warze erst heraustrat, nachdem der Schwanz des Geschosses frei von der unteren Hälfte des Rohrs war. Nunmehr fiel das Geschoß flach aufs Wasser — gewissermaßen mit dem Bauch — und ging nun geradeaus. Der Raumersparnis wegen wurden „Torpedodoppelkanonen" (TDK) geschaffen. Bei ihnen liegen zwei Torpedoausstoßrohre nebeneinander wie die Läufe einer Doppelflinte. Mitunter wurden dieselben aber auch so angeordnet, daß die Mündung des einen neben dem Ladeloch des andern Rohrs liegt. Damit soll erreicht werden, daß man nach beiden Seiten hin einen Torpedo fertig zum Schuß hat.

Die Torpedos des Jahres 1907 erreichten je nach der Laufstrecke eine Geschwindigkeit von 28 bis 43 m in der Sekunde; und 1914 gab es Modelle, deren Laufstrecke 10 km betrug. Die Aussicht ist nicht groß, auf solche Entfernungen ein einzelnes Schiff zu treffen. Handelt es sich aber um eine Reihe von Schiffen, die in Abständen von 400 m — gemessen von Schiffsmitte zu Schiffsmitte — hintereinander her fahren, so hat eine Kiellinie von acht Einheiten eine Ausdehnung von 2700 m. Auch auf die größte Entfernung ist ein so ausgedehntes Ziel nicht zu verfehlen. Ob der Torpedo beim Passieren der Linie auf eine Schiffswand stößt oder durch eine Lücke läuft, ist allerdings

Glückssache. Die Wahrscheinlichkeit, daß dabei ein Treffer erschossen wird, verhält sich wie die Summe der Schiffslängen zu der ganzen Ausdehnung der Linie. Nehmen wir die Länge der die Linie bildenden Schiffe zu 150 m an, so ergibt sich daraus ein Verhältnis von 1200 : 2700 oder wie 1 : 2,25; oder in andern Worten: von zwei abgefeuerten Torpedos hat ungefähr einer Aussicht, ein Schiff zu treffen. Das ist so aussichtsreich, daß füglich nicht von Munitionsverschwendung gesprochen werden kann, wenn eine solche Linie auf die größte Entfernung mit Torpedos beschossen wird. Die Abwehr der Schiffe besteht, soweit Manöver in Frage kommen, darin, daß sie gleichzeitig abdrehen und damit den Torpedos das Heck zukehren. Damit wird die Treffwahrscheinlichkeit an sich verringert; denn an die Stelle der Schiffslänge tritt nun die nur ein Sechstel betragende Schiffsbreite. Dazu kommt, daß die Torpedos durch das von den Schiffsschrauben aufgewirbelte Kielwasser abgelenkt werden und, selbst wenn sie trotzdem treffen, in so kleinem Winkel auf die unter Wasser scharf verlaufenden Linien der Schiffswand stoßen, daß es sehr fraglich ist, ob die Greifnasen der Zünder diesen noch in Tätigkeit setzen werden.

Die Ramme ist der unter Wasser vorspringende und entsprechend verstärkte Vorsteven des Schiffs, eine Waffe, die eigentlich niemals eine Existenzberechtigung gehabt hat. Sie ist vielmehr nur durch die Seeschlacht bei Lissa eine Zeitlang Mode geworden. Sie ist ein zweischneidiges Schwert insofern, als sie dem Freunde sehr viel häufiger verhängnisvoll geworden ist, als dem Feinde; denn der letztere ist fern, der erstere aber in vielleicht unmittelbarer Nähe. Gegen fahrende Schiffe angewandt, muß auch der stärkste Sporn unweigerlich abbrechen, und damit wird der Bug des Schiffs selbst schwer beschädigt. Der Sporn hat heutzutage noch weiter dadurch an Bedeutung verloren, daß die Schlachten und Gefechte sich grundsätzlich außerhalb Torpedoschußweite abspielen, häufig bis auf 20 km. Die Ramme ist außerdem teuer an Gewicht und Geld, so daß es durchaus zu verstehen ist, wenn die Franzosen sie ihren neuen Schiffen nicht mehr geben.

Die Mine *) ist ein mit Sprengstoff gefülltes Gefäß. Sie unterscheidet sich dadurch grundsätzlich vom Torpedo, daß dieser an ein Schiff herangebracht wird, während die an ihren Platz gebundene Mine nur einem Schiff gefährlich werden kann, das sie anstößt und dabei einen Zünder in Tätigkeit setzt. Es erübrigt sich für uns, näher auf ihre Beschaffenheit einzugehen. Alle Mächte sind bestrebt gewesen, sie auszubilden und halten alles mit ihrer Beschaffenheit Zusammenhängende geheim. Das ist allerdings nur bis zum Kriegsbeginn durchzuführen; denn im Laufe eines solchen wird der Gegner sich nach

*) Siehe auch S. 38.

kurzer Zeit im Besitz gegnerischen Materials befinden und ist damit in der Lage, seine Konstruktion bis ins kleinste kennen zu lernen. Die Russen sind von jeher groß im Minendienst gewesen. Neu und wirklich geistvoll erdacht waren die „Bukettminen", die sie im Weltkriege ausgelegt hatten. In einem auf dem Anker befindlichen Eisenkorbe liegen bis zu fünf Minen übereinander. Nach dem Auslegen steigt die oberste auf und stellt sich je nachdem 1 bis 3 m unter der Oberfläche des Wasserspiegels ein. Wurde diese durch Minensucher beseitigt, oder durch ein gegen sie rennendes Schiff zur Detonation gebracht, so stieg die zweite Mine selbsttätig auf und hatte zwei Stunden nach dem Beseitigen der ersten deren Platz eingenommen, usw. So ist es gekommen, daß von Minensuchern als gereinigt bezeichnete und gemeldete Gewässer innerhalb kürzester Zeit wieder verseucht waren. Die Auslegung von Minen nach einem genauen Plan in der Nähe der eignen Küstenbefestigung ist verhältnismäßig einfach. Handelt es sich aber um die Herstellung eines Minenfeldes innerhalb der feindlichen Gewässer oder auf offenem Meere, so ist das dort benutzte Minenmaterial nicht verwendbar; es mußte dafür ein anderes ausgebildet werden, das ein abgekürztes Verfahren erlaubte. So entstand die

Streumine, deren Eigenart gestattet, sie ohne Vorarbeiten, ohne vorheriges Ausloten des Wassers usw. von besonders für diesen Zweck eingerichteten Schiffen in schneller Reihenfolge fallen zu lassen. Die Streumine besteht aus einem Minengefäß, das auf dem flachgehaltenen Anker liegt und mit diesem durch ein Ankertau verbunden ist. Mine, Ankertau und Anker bilden ein zusammenhängendes Paket, das über Bord geworfen zunächst auf den Meeresgrund sinkt. Da das Minengefäß leichter ist als das Wasser, so steigt es auf, während sich das Ankertau abwickelt. Ist eine gewisse Tiefe unter der Wasseroberfläche erreicht, so wird das weitere Abrollen des Ankertaues selbsttätig gebremst. Da die Abstände der von Streuminenschiffen ausgelegten Höllenmaschinen größere sind als bei den planmäßig ausgelegten Minensperren in den heimischen Gewässern und deshalb die Gefahr besteht, daß ein feindliches Schiff ein Streuminenfeld passieren kann, ohne eine der Minen zu berühren, so hat man mitunter die Minen paarweise durch Leinen miteinander verbunden. Damit wird die Aussicht größer, daß ein feindliches Schiff, auch wenn es die Mine nicht unmittelbar anrennt, die Leine zu fassen bekommt und damit alsdann die an ihr befestigten Minengefäße an die Schiffsseite heranzieht, während das Schiff weiter vorwärts fährt. Die Lage der ausgelegten Minenfelder ist den eignen Schiffen bekannt, so daß sie dieselben vermeiden können. Im wohlverstandenen eignen Interesse liegt es, daß jede Mine selbsttätig entschärft wird, wenn sie von ihrem Platze vertreibt, weil sie sonst den eignen Schiffen verhängnisvoll werden kann.

In verdächtigen Gewässern fahren Flotten hinter „Minensuchern" her,

die meiſt paarweiſe arbeiten. Sie faſſen mit der Bucht einer geſchleppten Suchleine die Ankertaue im Wege liegender Minen, ſchleppen ſie beiſeite oder bringen die aufſteigenden Gefäße durch Schüſſe zum Sinken, vielleicht auch zu ungefährlichem Aufſliegen. Es gibt aber außerdem auch Minenſucher, die einzeln arbeiten. Dieſe benutzen alsdann dieſelbe Einrichtung, die Hochſeefiſcher zum Spreizen ihrer Grundnetze verwenden. Das wird erreicht durch ſogenannte Scheerbretter, die das Beſtreben haben, nach außen auszuweichen, ſobald ſie durchs Waſſer geſchleppt werden. Beim Minenſucher tritt an Stelle des Netzes die Bucht der Suchleine. Minenſucher ſollten recht geringen Tiefgang haben, damit ſie ungefährdet über die normal 3 m unter Waſſer liegenden Minen wegfahren können. Es werden dazu entweder Spezialfahrzeuge oder flachgehende Motorboote benutzt und, ſoweit dieſe nicht ausreichen, kleine Torpedoboote und Fiſchdampfer in die Minenſuchflottillen eingeſtellt. Gegen manche Minen bietet ſehr hohe Schiffsgeſchwindigkeit einen gewiſſen Schutz. Die dann aufgeworfene mächtige Bugwelle ſchiebt nämlich die Mine beiſeite und verhindert ihr Anſtoßen an die Schiffsſeite.

Das Kriegsſchiff

Das Weſen des Seekriegs und die im Kriege gebotene Ökonomie der Kräfte haben von jeher dahin geführt, daß es große und kleine Kriegsſchiffe gegeben hat. Zwiſchen den Vertretern der verſchiedenen Schiffsklaſſen unſerer Tage laſſen ſich leicht Parallelen mit denen ziehen, die vor 200 Jahren in den Segelſchiffsflotten gefunden wurden.

Das Linienſchiff bildet das Rückgrat der Flotte. Das Ergebnis des Kampfes, den es mit ſeinesgleichen führt, entſcheidet über Sieg oder Niederlage. Für ſeine Bewaffnung und ſeinen Schutz werden auf Koſten von Geſchwindigkeit und Dampfſtrecke die größten Opfer gebracht. Seine ſchweren Geſchütze ſtehen in ſtarkgepanzerten Türmen, die ſo eingebaut ſind, daß ſie einen möglichſt großen Teil des Horizonts beſtreichen können. Dieſer Anforderung entſprechen am beſten die nahe den Schiffsenden befindlichen. Zwiſchen ihnen wird die Mittelartillerie — im allgemeinen 15 cm-SK — in Kaſematten untergebracht. Die leichte Artillerie findet an allen geeigneten Stellen ein Unterkommen, meiſt auf den Aufbauten, mitunter auch auf den ſchweren Türmen. Der Panzer iſt nicht überall gleich ſtark, ſondern je nach der Wichtigkeit der zu ſchützenden Teile verſchieden. Als beſonders wichtig gilt der Kommandoſtand oder „Kommandoturm“. Er findet ſeinen Platz hinter dem vorderſten Geſchützturm oder der vorderen Turmgruppe. In ihn münden alle Leitungen, durch die der Kommandant nach den verſchiedenſten Stellen Befehle geben oder von dort her Meldungen empfangen kann. Zielapparate,

Telegraphen, Fernsprecher, Gefechtsruder und Kompaß sind in ihm aufgestellt. Wie ein Kapellmeister sein Orchester, so leitet von hier aus der Kommandant, unterstützt von Offizieren, das ihm unterstellte Schiff. Der Kommandoturm bildet so gewissermaßen das Gehirn des Schiffs, und seine Zerstörung setzt dessen Gefechtskraft außerordentlich herab. Deshalb erhält er den schwersten Panzer. Man gelangt in sein Inneres von oben oder unten auf steilen Treppen, während früher in der hinteren Wand ein Schlupfloch vorgesehen war, das durch eine davorstehende Panzerplatte gedeckt wurde. Ein gepanzerter Schacht führt vom Turm senkrecht hinab bis zum Panzerdeck. Durch ihn sind alle Leitungen verlegt, die erst unterhalb des Panzerdecks nach den verschiedenen Stellen hin sich verzweigen. Bei den älteren Modellen ragte die Turmdecke pilzartig über die Seitenwände und ließ zwischen sich und den senkrechten Platten Sehschlitze frei. Diese Anordnung aber war geeignet, den Gasdruck in der Nähe platzender Granaten in das Turminnere zu leiten, und deshalb läßt man jetzt die Decke unmittelbar auf den Seitenwänden aufliegen und schneidet in diese kleine Sehscharten ein. Einen ebenso starken Panzer wie der Kommandoturm erhalten die schweren Geschützürme. Dann folgt die Wasserlinie in den mittleren Teilen des Schiffs, während der Panzergürtel nach den Schiffsenden hin sich mit schwächeren Platten begnügen muß. Die Breite des Panzergürtels schwankt zwischen 3 und 5 m. Die mittlere Artillerie erhält im allgemeinen kaliberstarke Deckungen.

Panzermaterial. Die ersten Platten bestanden aus gewalztem Eisen. Ihre Schußfestigkeit wurde dadurch erhöht, daß man auf die Stirnseite eine Stahlplatte aufschweißte (Verbundpanzer); ihm folgte die aus reinem Stahl hergestellte, deren Widerstandsfähigkeit noch weiter dadurch verstärkt wurde, daß die dem Feinde zugekehrte Seite durch ein von den Kruppwerken ausgebildetes Verfahren glashart gemacht wurde. Kruppanzer ist derzeit allgemein im Gebrauch; doch übertrifft das in Deutschland hergestellte Material das nach demselben Patent in England geschaffene um 10 % an Widerstandsfähigkeit. Während des Weltkriegs hat sich herausgestellt, daß Kruppplatten, die 28 cm-Geschosse abhalten sollten, 34 cm-Granaten abgewiesen haben. Als in der Seeschlacht vor dem Skagerrak der Kommandoturm eines deutschen Linienschiffs getroffen wurde, glaubten die in ihm Befindlichen, ein in der Nähe stehendes Geschütz habe gefeuert.

Unterwasserschutz. In den unteren Schiffsräumen befinden sich Einrichtungen, deren Beschädigung die allerernstesten Folgen nach sich ziehen muß. Dazu gehören die Hauptmaschinen, viele Dutzende von Hilfsmaschinen, die Munitionsräume, die Torpedos, Pumpen, Leitungen aller Art, das Zellensystem, das bei Verletzungen der Außenhaut die Schwimmfähigkeit des Schiffs erhalten soll. Die Stahlbleche der Zellen sind zwar stark genug, um dem hydrostatischen Druck eingedrungenen Wassers widerstehen zu können, aber

der leichteſte Granatſplitter kann ſie durchſchlagen. Deshalb mußten ſie geſchützt werden. Dazu kam, daß ein dicht über dem Panzergürtel einſchlagendes Geſchoß die Platten des Panzergürtels auf der entgegengeſetzten Seite von innen faſſen und losreißen kann. Auf dieſe Gefahr habe ich bereits vor Jahr und Tag hingewieſen, und in der Seeſchlacht vor dem Skagerrak iſt das tatſächlich vorgekommen. Der Schutz durch den ſenkrechten Panzer mußte deshalb durch einen horizontalen ergänzt werden. Das führte zum Panzerdeck. Dieſes liegt entweder flach auf der Oberkante des Gürtelpanzers oder ſetzt an deſſen Unterkante an und überwölbt, bis etwas über die Waſſerlinie anſteigend, den Schiffsraum. Jede dieſer Anordnungen hat ihre beſonderen Vorzüge. Bei ſehr großen Schiffen finden ſich beide. Das obere Deck iſt dann ſtärker, das untere leichter gepanzert.

Infolge der wachſenden Wirkung von Mine und Torpedo wurde dem Unterwaſſerſchutz erhöhte Aufmerkſamkeit zuteil. Durch Verſuche wurde zunächſt Klarheit über die Vorgänge geſchaffen, die ſich bei Unterwaſſerſprengungen abſpielen. Hieraus wurden Folgerungen abgeleitet und beim Schiffbau verwertet. Es würde zu weit führen, hier auf dieſe Frage näher einzugehen, und ſo müſſen wir uns mit der Feſtſtellung begnügen, daß große Fortſchritte auch in dieſer Richtung gemacht worden ſind.

Den Anforderungen an ein Linienſchiff konnte bis zum Anfange des 20. Jahrhunderts mit einem Tonnengehalt von 13 bis 15 000 Tonnen entſprochen werden. Da überraſchte England 1906 die Welt mit dem Bau der „Dreadnought“, eines Rieſenſchiffs von 22 500 Tonnen*), bewaffnet mit zehn 30,5 cm-Kanonen und von 21,5 Knoten Höchſtgeſchwindigkeit. Damit ſahen ſich die Seemächte vor die Wahl geſtellt, auf Seegeltung zu verzichten — oder größere Geldopfer für ihre Flotte zu bringen. Alle, ſelbſt Flotten dritten Ranges, wählten das letztere. Damit begann die Zeit der Großkampfſchiffe. Dieſe weiſen mindeſtens 8, höchſtens 14 ſchwere Geſchütze auf, die in 4 bis 7 Türmen zu 2, 3 oder 4 aufgeſtellt werden. Die Türme werden ſo eingebaut, daß ſie möglichſt nach beiden Breitſeiten ſchießen können, während auch nach der Kielrichtung hin ein ſtarkes Feuer geſichert bleibt. Rückſichten auf die Schiffslänge und ſolche militäriſcher Natur führten zum *überhöhten Turm*. Die erſten, die ihn einführten, waren die immer praktiſchen Amerikaner. Auf ihren Schiffen ſtehen alle Türme in der Mittel-

*) Die Engländer haben, um die anderen Marineleitungen zu täuſchen, über die Größe ihrer Großkampfſchiffe falſche Angaben veröffentlicht. Tatſächlich ſind ihre Schiffe bis zu 4000 Tonnen größer. Dadurch ſollte erreicht werden — und iſt auch erreicht worden —, daß die erſten Großkampfſchiffe der anderen Flotten an militäriſchem Wert weſentlich hinter den britiſchen zurückſtanden. Weyers Taſchenbuch der Kriegsflotten — J. F. Lehmanns Verlag, München — gibt die falſchen britiſchen Angaben in gewöhnlicher, die tatſächlichen in fetter Schrift.

linie des Schiffs, und nach einigem Zögern ſind die andern Seemächte ihrem Beiſpiele gefolgt. Neben der gewaltigen Steigerung der Artilleriekraft ſollte die hohe Geſchwindigkeit das Großkampfſchiff im Gefecht befähigen, die jeweilig vorteilhafteſte Entfernung zu gewinnen und zu halten. Die Schwierigkeiten, die die Briten bei der Entwicklung ihres 30,5 cm-SK hatten, veranlaßte ſie zur Einführung ſchwererer Kaliber, und ſo entſtanden Geſchütze bis zu 38 cm Seelendurchmeſſer. Die Schiffsgrößen wuchſen und erreichten bei der 25 Knoten ſchnellen britiſchen „Queen"-Klaſſe 29 000 Tonnen. Die amerikaniſchen Neubauten übertreffen dieſe großen Schiffe mit ihren 32 500 Tonnen noch erheblich. Auf ihnen erſcheinen bereits Kanonen von 40,6 cm Kaliber.

Die auf den erſten britiſchen Großkampfſchiffen als Mittelartillerie eingebauten 10,2 cm - SK kamen in Mißkredit und mußten dem 15 cm - Kaliber weichen. Die „Queen Elizabeth"-Schiffe übertrafen an Schnelligkeit alle Kreuzer, die darin noch vor wenigen Jahren an der Spitze marſchiert waren. Dabei ſind ſie ſtark gepanzert, die Waſſerlinie (WL) und ſchweren Türme bis 356 mm; die geſchützte Fläche iſt vergrößert, die Breite des Panzergürtels auf 4,5 m erhöht worden. Das hat aber nicht hindern können, daß eins dieſer Schiffe am 31. Mai 1916 durch die Artillerie unſerer Schiffe verſenkt, ein zweites wrack geſchoſſen wurde.

Die Kreuzer. Auch hier führten die Engländer mit ihren 30 000 Tonnen ſchweren „Lion"-Schiffen, bis ſie von den Amerikanern mit 40 000 Tonnen-Kreuzern übertrumpft wurden. Die Schlachtkreuzer ähneln den Großkampf-Linienſchiffen, ſind nur etwas länger, bis 6 Knoten ſchneller und dafür leichter gepanzert. Man glaubte, ſich mit ſchwächerem Panzer begnügen zu dürfen, weil bei den großen Entfernungen, auf die ſie fechten ſollten, auch ſolche Platten genügenden Schutz in Ausſicht ſtellten. Die Schlacht an der Dogger-Bank am 24. Januar 1915 und die vor dem Skagerrak haben bewieſen, daß darin ein Trugſchluß lag. Abgeſehen von den Vereinigten Staaten, die erſt in allerneueſter Zeit Schlachtkreuzer bauen, folgten dem britiſchen Beiſpiel in bezug auf den Bau von Schlachtkreuzern nur Deutſchland und Japan.

Die Vorgänger der Schlachtkreuzer waren die Panzerkreuzer, die ſich von den geſchützten Kreuzern ihrer Zeit dadurch unterſchieden, daß ſie ſenkrechten Panzerſchutz aufwieſen, während die letzteren ſich mit einem Panzerdeck begnügten. Als aber von 1907 an die Amerikaner die WL ihrer kleinen Kreuzer ebenfalls durch ſenkrechte Platten zu ſchützen begannen, iſt dieſe Unterſcheidung nicht mehr allgemein zutreffend. Deutſchland und England folgten dem Beiſpiel der Vereinigten-Staaten-Marine. Die Panzerkreuzer waren ebenfalls ſtattliche Schiffe, denen die Engländer Größen bis zu 14 800 Tonnen gaben, während in Deutſchland längere Zeit hindurch an dem Grundſatz feſtgehalten wurde, nicht über 10 000 Tonnen hinauszugehen; ein Kreuzer dürfe niemals ſo groß werden wie ein Linienſchiff. Aus dem Vorhergeſagten

dürfte hervorgehen, daß man ſich dabei nicht auf dem richtigen Wege befand. Man erkannte das und hat ihn denn auch verlaſſen.

Es ſei hier gleich noch der Maſten Erwähnung getan, weil ſie für Signale aller Art — Funkentelegraphie und Flaggen —, bei den Engländern außerdem für die Feuerleitung der Artillerie von Wichtigkeit ſind. Um ihr Fortſchießen zu erſchweren, führten die Amerikaner ſie aus einem Syſtem leichter Streben und Zugſtangen aus. Man nennt ſie „Gittermaſten" und der leitende Gedanke bei ihrer Konſtruktion iſt, daß eine ganze Reihe von Treffern nötig wird, um ſie zum Einſturz zu bringen.

Kleine Kreuzer. Dieſe Schiffsklaſſe iſt, ſoweit die ſchiffbauliche Seite in Frage kommt, in Deutſchland in ſehr glücklicher Weiſe entwickelt worden. Leider waren ſie aber zu leicht bewaffnet und die Geſchütze ſo aufgeſtellt, daß nur die Hälfte von ihnen nach einer Breitſeite ſchießen konnte. So iſt es gekommen, daß ſie artilleriſtiſch ſchwächer waren als die gleichaltrigen und gleichgroßen anderer Flotten. Der Weltkrieg führte dazu, daß dieſer Fehler erkannt und mit großer Energie durch eine Umbewaffnung beſeitigt wurde.

Torpedofahrzeuge. Es liegt in der Eigenart des Torpedos, daß er von einem kleinen Boote aus an den Feind herangetragen werden kann. Es war verführeriſch, ein kleines, wenige Tonnen großes Fahrzeug, das nicht viel koſtete und mit einem Dutzend entſchloſſener Seeleute bemannt war, gegen die größten und koſtbarſten Kriegsſchiffe einzuſetzen, deren Beſatzung 500 bis 1000 Mann erreichte. Das kleine Ziel, das ſie boten, verbunden mit einer hohen Geſchwindigkit, bildeten ihren einzigen Schutz gegen die feindliche Artilleriewirkung. Es zeigte ſich aber bald, daß ihnen große Mängel anhafteten. Schon geringer Seegang ſetzte ihre Geſchwindigkeit ſehr herab; ſie boten der Beſatzung nicht die Unterkunft, die doch nötig war, wenn ſie bei längerer Kreuzfahrt friſch bleiben ſollte. Die Boote wurden alſo größer und gewannen damit an militäriſchem Wert. Die vergrößerten Torpedoboote haben die Bewaffnung der großen Schiffe — wie ſchon erwähnt wurde — beeinflußt. Zum Schutz der großen Schiffe beſchränkte man ſich aber nicht nur auf eine Antitorpedoartillerie, ſondern ſchuf außerdem Torpedobootszerſtörer, die, wie der Name ſagt, den Booten das Handwerk legen ſollten. Zerſtörer ſind vergrößerte Torpedoboote mit vergleichsweiſe ſtarker Artillerie, durch die das Torpedoboot vernichtet werden ſoll, ehe es an die großen Schiffe zum Torpedoangriff heran gelangen kann. In Deutſchland hatten die Torpedoboote inzwiſchen eine Größe von 600 Tonnen erreicht und waren höchſtens mit zwei 8,8 cm-SK bewaffnet. Ihre Hauptbewaffnung ſollte der Torpedo ſein, ihre vornehmſte Aufgabe, dieſen an den Feind heranzutragen. Dementſprechend beſtand die Torpedobewaffnung in drei bis vier Torpedokanonen. Mit vollem Bewußtſein

hatte man sie artilleristisch nicht stark bewaffnet, um die Kommandanten nicht zum Scharmuzieren mit der Kanone zu verleiten. Die Größe war nicht erhöht worden, um den Charakter des „Boots" zu wahren. Die andern Mächte bewaffneten ihre Torpedoboote oder Zerstörer stärker und schufen, damit darunter die Torpedobewaffnung nicht zu leiden hatte, wesentlich größere Fahrzeuge, bis zu 1000 Tonnen und darüber. Es muß darauf hingewiesen werden, daß das Torpedoboot einem offensiven, der Zerstörer ursprünglich einem defensiven Gedanken das Dasein verdankt. In der praktischen Kriegsführung aber stellte sich heraus, daß der an sich schöne Gedanke ein Trugbild war. Die Flottenleitung ist nämlich gezwungen, für die Auslegung von Vorpostenlinien auf die Torpedoboote zurückzugreifen, weil sie allein in der dazu nötigen Anzahl zur Verfügung stehen. Damit bekam die Sache ein anderes Gesicht, und es handelte sich um die Beantwortung der Frage: Wie müssen Torpedofahrzeuge beschaffen sein, die nicht nur den Torpedo an große Schiffe herantragen sollen, sondern auch andere Aufgaben zu lösen haben, die im Kriege viel häufiger an sie herantreten als eine Torpedoattacke? Eine gewissenhafte Prüfung konnte nur zu der Antwort gelangen, daß die Verwendungsmöglichkeit bei einem Zerstörer größer ist als bei einem Torpedoboot. Schon der Russisch-japanische Krieg hatte gezeigt, daß die beiderseitigen Zerstörer sehr häufig in Gefechte mit ihresgleichen verwickelt wurden. Daß in einem solchen der artilleristisch Stärkere im Vorteil war, bedarf füglich nicht des Beweises.

Das Tauchboot. Es soll hier nicht auf die Entwicklung der U-Boote eingegangen werden. Für unsere Zwecke dürfte eine skizzenhafte Schilderung des allgemein verwendeten Modells ausreichen. Das U-Boot fährt für gewöhnlich, wie jedes andere Fahrzeug, auf dem Wasser, ist aber dank seiner Bauart imstande, unter dessen Oberfläche zu verschwinden. Für die Fahrt an der Oberfläche benutzt es Motorenmaschinen. Wenn wir 1914 hörten, daß man in England und Frankreich statt ihrer auf die Dampfmaschine zurückgegriffen habe, so liegt darin nur das Bekenntnis, daß die heimische Industrie nicht imstande war, für die größer gewordenen Boote hinreichend leistungsfähige Motorenmaschinen zu liefern. Ist doch der Vorzug der Motorenmaschine darin begründet, daß sie keinen Dampfkessel nötig hat, weil die Verbrennung des flüssigen Heizmaterials im Zylinder stattfindet und die sich dabei entwickelnden Gase den Kolben in Bewegung setzen. Die Motorenmaschine bedeutet also eine außerordentlich große Gewichtsersparnis, die andern Eigenschaften des Boots zugute kommen kann. Der Rumpf des U-Boots ragt nur wenig über die Wasseroberfläche. Mittschiffs steht ein Kommandoturm. Derselbe erhält eine längliche Form mit nach vorn und hinten scharf verlaufenden Linien, so daß die Wasserfäden bei untergetauchtem Boot leichter abfließen. Die Decke des Turms dient als Kommando- und Steuerstand.

Aus ihr erheben sich ein bis zwei Sehrohre. Außerdem sind ein bis zwei Masten vorhanden für die Aufnahme der Antennen der drahtlosen Telegraphie, sowie ein dünner Schornstein, der die Abgase aus der Maschine ins Freie führt. Soll das Boot tauchen, so werden alle Öffnungen geschlossen, und durch Auspumpen von Luft wird festgestellt, ob alles wasserdicht ist. Schornsteine und Masten werden beseitigt. Etwa vorhandene leichte Geschütze verschwinden entweder in einer Versenkung oder bleiben an Deck stehen. In die Ballastkasten wird nun Wasser eingelassen. Durch diese Mehrbelastung sinkt das Boot unter. Um das Tauchen zu beschleunigen und unter Wasser verschiedene Tiefen aufsuchen zu können, werden Horizontalruder benutzt (Hydroplane), von denen sich vorn und hinten je ein Paar befindet. Dadurch, daß beide Paare nach oben gelegt werden, übt bei vorwärtsfahrendem Boot das Wasser auf die oberen Seiten der Horizontalruder einen stärken Druck aus, der ein schnelleres Untertauchen des Boots bewirkt. Würde nur vorn oder hinten ein Paar Hydroplane vorhanden sein, so würde das zur Folge haben, daß das Boot mit dem Bug voran taucht, während die Verwendung von Horizontalrudern vorn und hinten zur Folge hat, daß das Boot auf ebenem Kiel bleibt. Unter Wasser wird das Boot durch Elektromotoren angetrieben. Die dazu nötige Energie liefern Akkumulatoren, die während der Fahrt an der Oberfläche geladen gehalten werden. Die in ihnen aufgespeicherte Kraft reicht mitunter nur für kürzere Fahrten aus, was aber nicht hindert, daß das Boot viele Stunden unter Wasser bleiben oder sich auf den Meeresboden legen kann. Vorausgesetzt ist dabei, daß die Wassertiefe nicht zu groß ist, damit der mit wachsender Tiefe zunehmende hydrostatische Druck die Wand des Bootskörpers nicht eindrückt. Andererseits kann namentlich bei Seegang, der sich bei geringerer Tiefe bis zum Meeresgrunde fühlbar macht, das Vorhandensein von Steinen oder Felsen gefährlich werden. Die gewöhnlichen Kompasse versagen beim Tauchboot. Man benutzt deshalb Kreiselkompasse, bei denen das Streben einer in schnelle Drehung versetzten Scheibe, in derselben Ebene zu verharren, dazu verwendet wird, um die Windrose in der richtigen Lage zu halten.

Ein getauchtes Unterseeboot kann nur sehen, was auf der Wasseroberfläche sich zuträgt, solange das obere Ende des Sehrohrs aus dem Wasser herausragt. Dieses Rohr schließt ein System von Linsen und Prismen ein, welches ein Bild der auf dem Wasser sichtbaren Gegenstände oder Vorgänge nach unten wirft. Seine Länge ist so bemessen, daß man das Schraubenwasser des Boots auf der Oberfläche nicht mehr sehen kann, wenn das obere Ende noch über Wasser ist. Das Sehrohr kann leicht aus- oder eingeschoben werden. Wenn ein in größere Tiefe getauchtes Boot an die Oberfläche zurückkehren will, so ist der gefährlichste Augenblick die Zeit, in der es den Raum passiert, in dem ein etwa andampfendes Schiff es rammen kann und das Sehrohr noch nicht aus dem Wasser getaucht ist. Allerdings ist es möglich,

vom getauchten Boot aus Schraubengeräusche in der Nähe befindlicher Dampfer gut zu hören. Die Hauptwaffe des U-Boots ist der Torpedo, der aus zwei bis acht längsschiffs angeordneter Ausstoßrohre abgelassen werden kann. Im Jahre 1908 begannen die Russen ihre U-Boote mit Geschützen zu bewaffnen. Die andern Mächte folgten. Angaben über deutsche U-Boote sind nicht veröffentlicht worden. Von englischen ist bekannt geworden, daß der 1913 bewilligte „Nautilus" 2000 Tonnen, andere über Wasser 950, unter Wasser 1200 Tonnen schwer sind. Die F-Klasse erreichte über Wasser eine Geschwindigkeit von 20, unter Wasser eine solche von 12 Knoten. Die am häufigsten genannte E-Klasse ist 730/825 Tonnen groß, 16/10 Knoten schnell, hat vier 53 cm-TR, zwei 7,6 cm-SK. Die neuen französischen Boote scheinen ähnlich zu sein.

Man hat dem Großadmiral von Tirpitz den Vorwurf gemacht, daß er schuld daran sei, wenn die deutsche Marine beim Beginn des Kriegs nur eine vergleichsweise kleine Zahl von U-Booten zur Verfügung gehabt habe. Um dem Leser die Möglichkeit zu geben, sich ein selbständiges Urteil darüber zu bilden, ob diese Vorwürfe berechtigt waren, soll in Nachstehendem auf die Stellungnahme der Marineverwaltung und die Verhältnisse, wie sie Anfang August 1914 vorhanden waren, zurückgegriffen werden. Frankreich und England hatten Tauchboote gebaut, aber bis zum Jahre 1906 waren diese lediglich für die Küstenverteidigung zu verwenden. Hochseeboote gab es noch nicht. Für die deutsche Marine hatte aber nur ein Hochsee-U-Boot Wert. Um die Jahrhundertwende gab es in der Marine zwei Parteien. Die eine, zu der wegen ihrer Klugheit und ihres weiten Blicks besonders hochgeschätzte Herren gehörten, vertrat den folgenden Standpunkt: „Die Ursachen, daß die Entwicklung des Tauchboots nicht recht vorwärts geht, liegt in zwei Tatsachen. Es fehlt noch an einem explosionssicheren Öl für den Betrieb der Motoren. Die deutsche Chemie steht auf einer so hohen Stufe, daß sie im Verein mit der Technik die Aufgabe sicherlich lösen würde, ein solches zu schaffen, wenn sie vom Reichsmarineamt entsprechende Anregung erhielte. Der zweite Grund ist, daß keine hinreichend starken Motoren vorhanden sind, um größeren Booten die erforderliche Geschwindigkeit zu geben. Deshalb konnten bisher nur kleine Boote entstehen, auf denen es weder möglich ist, diejenigen Lebensbedingungen zu schaffen, dank deren die Besatzung auch während längerer Kreuzfahrten frisch und leistungsfähig bleibt, noch für weitere Fahrten hinreichenden Brennstoff mitzugeben. So ist es gekommen, daß die vorhandenen Boote nur in unmittelbarer Anlehnung an die Küste verwendungsfähig sind. Für den Schutz der deutschen Nordseeküste ist ein U-Boot allerdings entbehrlich. Was wir brauchen, ist ein U-Boot, das auf hoher See verwendbar und längere Zeit auf offenem Meere zu kreuzen imstande ist. Wir sind überzeugt, daß es nur einer Anregung an die Industrie

unsererseits bedarf, um diese zu veranlassen, in Versuche einzutreten, auf Grund deren sie uns dann Motorenmaschinen von entsprechender Leistungsfähigkeit zu liefern imstande ist, wie sie das Hochsee-U-Boot haben muß. Aber nur wenn man diesen Gesellschaften dauernden Verdienst in Aussicht stellt, werden sie sich darauf einlassen können, zu den dazu nötigen kostspieligen Versuchen und Arbeiten zu schreiten; denn es handelt sich um Erwerbsgesellschaften. Deshalb treten wir dafür ein, das zu tun, und sofort die Entwicklung eines Hochsee-U-Boots in die Hand zu nehmen. Im Vertrauen darauf, daß die deutsche Industrie die dafür nötigen Vorbedingungen schaffen kann und wird, sind wir davon überzeugt, daß wir dabei erfolgreich sein werden. Wenn wir auch noch so lange warten, werden unsere ersten Boote doch immer „Versuchskaninchen" werden; denn jede Seemacht hält ihre im U-Bootbau gemachten Erfahrungen streng geheim, so daß wir nur aus eignen zu lernen imstande sind. Selbst für den Fall der Unmöglichkeit, zu einem brauchbaren Hochseeboot zu gelangen, ist es vom militärischen Standpunkte aus geboten, diese Frage zu lösen, weil wir nur so erfahren können, was das derzeit beste U-Boot zu leisten imstande ist, und wir nur so Angriff und Abwehr zu studieren vermögen." Die andere Richtung leugnete die Möglichkeit schlechthin, in absehbarer Zeit zu brauchbaren Hochseebooten zu gelangen, und erklärte dafür verausgabte Gelder als weggeworfen. Ein dieser Partei angehöriger Herr, auf dessen Urteil der Staatssekretär früher großen Wert gelegt hatte, war inzwischen verabschiedet worden und äußerte noch im Mai 1914, er wäre stolz darauf, daß es ihm gelungen sei, den Beginn der Schaffung einer deutschen U-Bootflottille hinauszuzögern; er glaube nicht an das U-Boot; erst auf das wiederholte Drängen des Staatssekretärs habe er gegen seine bessere Überzeugung nachgegeben. Er gehörte zu denselben Herren, die für kleine Torpedoboote und die Unterarmierung unserer Kriegsschiffe eingetreten waren. Ende 1905 war die Frage eines explosionssicheren Heizmittels als gelöst zu betrachten, und sofort trat die Marineverwaltung 1906 an den Bau von U-Booten heran. Bereits 1907 konnte das erste deutsche U-Boot die Fahrt von Kiel nach Cuxhafen — etwa 1000 km oder 540 Seemeilen — in ununterbrochener Fahrt zurücklegen. Die weitere Entwicklung der neuen Waffe vollzog sich zuerst naturgemäß langsam und vorsichtig, nahm dann aber ein schnelleres Maß an, ohne daß im allgemeinen Rückschläge technischer oder militärischer Natur eingetreten wären. Die Flottenvorlage von 1911/12 verlangte die Mittel für den Ausbau einer Flottille von 72 Booten. Die deutsche Marine hatte alles, was mit dem U-Bootwesen in Beziehung stand, in einen undurchdringlichen Schleier gehüllt, war sich aber 1913 bewußt, daß, wenn die Weiterentwicklung nicht durch einen Krieg unterbrochen würde, sie innerhalb weniger Jahre die bei weitem beste U-Bootflottille der Welt haben werde. Bei Kriegsausbruch

ſtanden England und Frankreich weit hinter Deutſchland zurück. Erſteres beſaß weniger als 10, Frankreich überhaupt kein Tauchboot, das für die Kriegführung auf hoher See verwendbar geweſen wäre, Deutſchland dagegen deren gut 2 Dutzend. Ihre volle Leiſtungsfähigkeit kannte man aber auch in Deutſchland nicht, denn die Bedingungen im Frieden geſtatteten nicht, an das Perſonal ſo hohe Anforderungen zu ſtellen, wie ſie im Kriege ſpäter als ſelbſtverſtändlich erſchienen.

Wenn alſo auch nicht geleugnet werden ſoll, daß die deutſche Seemacht bei Kriegsausbruch eine größere Zahl von noch leiſtungsfähigeren Booten zur Verfügung gehabt hätte, falls mit der Entwicklung des U-Boots ein paar Jahre früher begonnen worden wäre, ſo iſt es doch andererſeits das eigenſte Verdienſt des Großadmirals von Tirpitz, daß die deutſche Flotte bei Ausbruch des Weltkriegs auf dieſem Gebiete alle andern Flotten weit übertraf.

Die U-Boote ſind eine nur wenige Jahre alte Schöpfung, die über die Kinderkrankheiten noch nicht fort iſt. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß ſie nach allen möglichen Richtungen hin vervollkommnet und, wie alle Schiffe, auch an Größe wachſen werden. Schon jetzt ſind im „Nautilus“ und den deutſchen Handels-U-Booten ganz ſtattliche Fahrzeuge vorhanden. Die örtlichen Verhältniſſe müſſen dahin führen, daß auch von ihnen große und kleine Arten erbaut werden. Durch die Veröffentlichung des deutſchen Admiralſtabs iſt z. B. bekannt geworden, daß von der flandriſchen Küſte aus ein kleines Modell gute Dienſte geleiſtet hat; und es darf angenommen werden, daß das Boot, das Amerika, Kap Verde und die Inſel Madeira heimſuchte, einem großen Typ angehört. Der Gedanke, ſie teilweiſe zu panzern, liegt um ſo näher, als die kleinſte Kanone einem ungeſchützten U-Boot ein Leck ſchlagen kann, das ihm das Tauchen unmöglich macht. An der Oberfläche fahrend, iſt es dann nicht ſchnell genug, um ſich den U-Bootzerſtörern entziehen zu können. — Im Laufe des Kriegs ſind deutſcherſeits U-Boote gebaut worden, die nur Minen auslegen ſollen. Sie haben namentlich in der Zeit gute Dienſte geleiſtet, in der die Ergebniſſe des U-Bootkriegs infolge des Eingreifens der Vereinigten Staaten gering waren.

Die Hilfsdampfer. Das Schiffsmaterial der Kriegsflotten wird im Ernſtfall durch Dampfer, der Kauffahrtei entnommen, ergänzt. Alles, was eine Kriegsflotte nötig hat, wird ihr durch den „Troß“ nachgeführt. Da gibt es Kohlen- und Heizöl-, Proviant-, Munitions-, Lazarett- und Werkſtättenſchiffe. Für die Überführung von Truppen eignen ſich Paſſagierdampfer. Ein Reich mit einer großen Handelsflotte wird das ihm nötige Material den Beſtänden der eignen Kauffahrer entnehmen können; andere Mächte — z. B. Rußland — müſſen ihren Bedarf durch Ankäufe im Auslande zu decken ſuchen. Als Hilfskreuzer wurden früher lediglich die den Stolz jeder Handels-

flotte bildenden Schnelldampfer eingerichtet. Im Weltkriege hat sich aber herausgestellt, daß die viel kleineren und bescheideneren Frachtdampfer wesentlich bessere Dienste geleistet haben und dabei um vieles billiger sind. Für das Auslegen von Streuminen werden schnelle kleinere Schiffe bevorzugt; als Minensucher eignen sich besonders Fischdampfer.

Küstenbefestigungen

Da es in den Dardanellen und an der flandrischen Küste zu Kämpfen zwischen Schiffen und Befestigungen gekommen ist, so soll deren Art und Bewaffung wenigstens gestreift werden, soweit das für das Verständnis nötig erscheint.

Wenn eine Küste mit Verteidigungsanlagen versehen wird, so erhalten letztere die jeweilig neuesten Kanonen. Ökonomische Rücksichten werden es aber im allgemeinen nicht gestatten, dieses Artilleriematerial nach einem gewissen Zeitraum durch ein den neuesten Fortschritten der Technik entsprechendes zu ersetzen. So wird es kommen, daß in einer Flotte, die Strandbatterien angreift, sich Schiffe befinden werden, deren Geschütze weiter reichen als die der Werke; denn in jedem Jahre treten verwendungsbereit gewordene Einheiten in die Geschwader ein, die mit dem derzeit besten Geschützmaterial ausgerüstet sind. Meist werden die örtlichen Verhältnisse dem Angreifer gestatten, daß er eine derartige Überlegenheit dazu ausnutzt, um eine Entfernung zu wählen, auf die er für die Landgeschütze unerreichbar ist, während die Artillerie seiner eignen neuen Schiffe die Werke ungestraft in Trümmer legen kann. Darin liegt ein Vorteil, der noch durch den Umstand an Wert gewinnt, daß die Flotte in der Lage ist, den Zeitpunkt zu bestimmen, zu dem sie angreifen oder eine Beschießung abbrechen will. Sie kann dadurch für sich günstige Umstände, wie Beleuchtung und Windrichtung, ausnutzen, dem Angegriffenen Gesetze diktieren, denen der Verteidiger sich im allgemeinen notgedrungen zu fügen haben wird. Im Falle der Kämpfe um die Bewältigung der Anlagen, welche die Dardanellen verteidigen, handelte es sich um zwei Stellungen, eine äußere, unmittelbar am Ägäischen Meer gelegene, und eine zweite innere, die, bei dem etwa 16 km nordöstlich von Kum Kaleh und Sedül Bahr gelegenen Dardanos beginnend, sich weitere 15 km an beiden Ufern hinzieht und an der schmalsten Stelle der Meerenge bei Seftos-Abydos, ihr Ende findet. Hier befand sich auch eine Minen- und Netzsperre. Die bei Kum Kaleh und Sedül Bahr gelegenen Werke wurden von der Flotte der Westmächte leicht niedergekämpft. Um diesen Erfolg auszubauen, mußten die Schiffe dann aber in die Dardanellen einlaufen und gerieten hierdurch in den Schußbereich der innern Festen. Damit wendete sich das Blättchen, und es traten alle die Nachteile in die Erscheinung, die bei

einem Kampfe zwiſchen Schiff und Landbatterie vorhanden ſind. Zunächſt muß man ſich vergegenwärtigen, daß ein Schlachtſchiff zum Niederkämpfen anderer Schiffe gebaut iſt; die Beſchießung von Küſtenwerken iſt ihm nur ein ausnahmsweiſer Nebenzweck. Dem entſpricht ſeine Bewaffnung und die Anordnung des nur mit Flachbahngeſchützen rechnenden Panzerſchutzes. Solche langen Kanonen ſtehen allerdings in den Feſten; außerdem aber iſt es am Lande auch möglich, Steilfeuergeſchütze, Haubitzen L/12 und Mörſer L/6, ins Gefecht zu bringen, falls ein Schiff näher als 11 km herankommt. Dieſe Steilfeuergeſchütze „werfen“ Sprenggeſchoſſe in hohem Bogen, die, in ſteilem Winkel einſchlagend, den ſtarken Seitenpanzer der Schiffe gewiſſermaßen umgehen und die Decks bedrohen. Deren Platten ſchützen wohl gegen die ſie in kleinem Winkel treffende Geſchoſſe der Flachbahngeſchütze, ſind aber nicht widerſtandsfähig genug, um die in großem Winkel einſchlagenden der Steilbahngeſchütze abzuweiſen. Das Schießen und Treffen mit dieſen iſt jedoch eine ſchwere Kunſt, ſo daß ſie im allgemeinen lediglich gegen feſtliegende, in unſerm Falle ankernde, Schiffe verwendet wurden. Nur in der deutſchen Marine war ein Schießverfahren entwickelt worden, das auch gegen Schiffe in Fahrt gute Treffergebniſſe ſicherte. Zum Glück befanden ſich deutſche Marineartilleriſten an den Dardanellen. An ſich bietet das Deck eines Panzers ein weſentlich größeres Ziel als ſeine Seite, da die Schiffsbreite größer iſt als ſeine Höhe über Waſſer, z. B. 25 m gegen 8 m, und bei der Beſchießung eines Schiffs in ſeiner Längsrichtung kommt gar das Verhältnis von Länge zur Höhe in Frage, d. h. 130—170 m gegen 9 m. Mit der Ausdehnung des Ziels wächſt naturgemäß auch die Ausſicht, es zu treffen, und das an ſeiner empfindlichſten und ungenügend geſchützten Stelle; denn nach dem Durchbrechen der Panzerdecks gelangt das Geſchoß in die Räume, wo ſich die Haupt- und viele Dutzende von Hilfsmaſchinen, Steuerapparate, Telegraphenleitungen, Munitions- und Torpedoräume befinden, und dieſe Räume ſchließt nach unten der Schiffsboden ab. Auch dieſer iſt durch die aus Steilfeuergeſchützen verfeuerten Sprenggeſchoſſe gefährdet. Als am 18. März 1915 die engliſch-franzöſiſche Flotte die innere Dardanellenſtellung vergeblich angegriffen hatte und mit ſchweren Verluſten das Feld zu räumen gezwungen war, neigte man auf feindlicher Seite dazu, einen Teil der Beſchädigungen der Schiffe auf die Wirkung von Minen zu ſchieben. Man irrte; bei Kum Kaleh und Sedül Bahr, wo die Schiffe ihre Kreiſe liefen, lagen keine ſolchen. Es handelte ſich vielmehr um 15 cm-Haubitzengeſchoſſe! Ein Schiff kann Steilfeuergeſchütze nicht verwenden, weil ſie einer feſtſtehenden Plattform bedürfen; denn ſeine Decks ſchwanken und bewegen ſich. Das beeinflußt ſogar das Schießen mit Flachbahngeſchützen ungünſtig. Jede Kursänderung läßt das Ziel am Viſier vorüberjagen und erſchwert das Abkommen. Der Kampf gegen Haubitz- oder Mörſerbatterien iſt deshalb erſchwert, weil ſie ſo angelegt werden können, daß

sie dem Auge des Schützen an Bord verborgen sind, und auch Beobachtung durch Flieger vermag dabei nichts zu ändern. Dazu kommt, daß die Munitionsvorräte an Bord beschränkt sind. Die 50—80 Schuß für jedes schwere Geschütz könnte ein Schiff bei fortdauerndem Schnellfeuer in etwa einer Stunde verschießen. Dagegen sind unter normalen Verhältnissen die Vorräte eines Forts als unbeschränkt anzusehen; denn Gewichtsrücksichten und beschränkte Raumverhältnisse, die an Bord eine so große Rolle spielen, kommen für ein Werk nicht in Frage. Es würde zu weit führen, auf die Anlage der Befestigungen näher einzugehen, und es hätte das auch deshalb keinen Zweck, weil über die Beschaffenheit der Werke nichts bekannt ist, die im Weltkriege eine Rolle gespielt haben.

Die Mine hat auch in Verbindung mit Befestigungsanlagen zur Sperrung von Fahrwassern Verwendung gefunden. In den sich vor befestigten Stellungen ausbreitenden Gewässern werden sie in schachbrettförmiger Ordnung verankert. In den so gebildeten Sperren bleiben Durchfahrtlücken ausgespart, die durch weiter rückwärts angelegte kurze Minenfelder derart geschlossen werden, daß die eignen Schiffe sie zwar auf gewundenem Kurse passieren können, feindliche aber, die ihre Lage nicht kennen, auf geradem Kurse unweigerlich in die Minenfelder geraten müssen. Auch aus Netzen, Balken und versenkten Schiffen sind derartige Fahrthindernisse hergestellt worden. Sie alle sollen feindlichen Schiffen das Befahren der Gewässer, die sich vor den Stellungen hinziehen, wenn nicht ganz, so doch wenigstens mit hoher Geschwindigkeit unmöglich machen. Damit bleiben sie längere Zeit im Feuerbereich der Landgeschütze, und es wächst die Aussicht, sie zu vernichten. Sie können ihren Zweck aber nur erfüllen, wenn sie durch Fahrzeuge bewacht werden oder im Feuerbereich von Batterien liegen. Ist das nicht der Fall, so kann der Feind sie forträumen. Zu bemerken ist nur noch, daß die Russen in ihren großen Sperren die Minen in drei verschiedenen Tiefen verankerten. Dicht über dem Meeresgrunde liegende sollten U-Booten, knapp unter der Oberfläche schwimmende flachgehenden Fahrzeugen und in 3 m Tiefe befindliche den großen Schiffen verderblich werden.

Künstliche Beleuchtung. Um einen Feind nachts beschießen zu können, muß der Schütze ihn sehen können. Um das zu ermöglichen, wird der Gegner mit Scheinwerfern oder Leuchtkugeln beleuchtet. Erstere versagen bei Regen oder Schneetreiben, Leuchtkugeln sind dann zuverlässiger. Soll aber das Ziel dauernd beleuchtet werden, so bedarf es guter Schulung der die Raketen aussendenden Leute, da die Leuchtkugeln nur kurze Zeit ihr Licht erstrahlen lassen, und natürlich auch großer Munitionsmengen. Aber auch beim Gebrauch von Scheinwerfern muß nach einem genau festgelegten Plane verfahren werden. Das gilt sowohl für die Küste, wie auch für das Schiff oder eine Flotte. Nur die unumgänglich nötigen Apparate dürfen angestellt werden;

denn eine große Anzahl von Lichtkegeln wirkt verwirrend. Ferner muß berücksichtigt werden, daß die Lichtkegel, von der Seite aus gesehen, undurchsichtig sind. Vor allem muß vermieden werden, die eignen Batterien — oder Schiffe — anzuleuchten, nicht nur, um dem Feinde deren Lage nicht zu verraten, sondern auch, weil die eignen Richtkanoniere von dem grellen Licht geblendet werden. Ein in einem Lichtkegel befindlicher Beobachter ist außerstande, zu schätzen, ob die Lichtquelle 200 oder 3000 m entfernt ist. In der deutschen Marine ist diesem Dienstzweige große Sorgfalt zugewendet worden, und dementsprechend sind denn auch die Ergebnisse recht befriedigend.

Die Kriegskunst zur See

Die Strategie ist die Lehre von der Führung eines Kriegs, die Taktik die von der Führung des Gefechts.

Man unterscheidet Formentaktik und angewandte Taktik.

Die Formentaktik ist die Lehre von der Bewegung von Seestreitkräften im Verbande; angewandte Taktik lehrt, wie sich ein einzelnes oder eine Anzahl von Schiffen unter bestimmten Verhältnissen dem Feinde gegenüber zu verhalten hat.

Die einfachste Form, in der sich mehrere Schiffe bewegen, ist die Kiellinie. Ein Schiff fährt voran, die andern folgen ihm in seinem Kielwasser. Sie regeln dabei ihre Fahrtrichtung und Geschwindigkeit nach dem vordersten, das deshalb als Richtungsschiff bezeichnet wird.

Fahren mehrere Schiffe nebeneinander, so bilden sie eine Dwarslinie. Richtung wird nach dem rechten Flügelschiff gehalten.

Schräg zueinander geordnete Schiffe fahren in Staffeln. Richtungsschiff ist, wenn nicht anders befohlen, das am weitesten nach vorn stehende. Man spricht von „Staffeln 1 (2, 3—7)-Strich rechts (links) voraus" (achterraus) vom Flaggschiff aus gesehen. Es gibt also „steile" und „flache" Staffeln.

Die Abstände werden gemessen von Großmast zu Großmast. Bei hintereinander fahrenden Schiffen werden dieselben bezeichnet als Längsabstände, bei den nebeneinander geordneten als Querabstände, bei den in Staffel fahrenden als Schrägabstände. Sie betragen bei den großen Schiffen normal 400 m. Torpedoboote, besonders die gut eingefahrenen deutschen, fahren mitunter so eng geschlossen, daß man von einem zum andern sich etwas zuwerfen kann.

Kursänderungen werden durch „Schwenken" oder „Wenden" vorgenommen. Beim Schwenken einer Kiellinie nimmt das vorderste Schiff den neuen Kurs auf; die andern folgen in seinem Kielwasser.

Beim Wenden gehen alle Schiffe gleichzeitig auf den neuen Kurs.

Die vorher bestehende Form wird dadurch zu einer andern. Durch Wendung um 8 Kompaßstriche — 90 Grade — wird aus der Kiellinie eine Dwarslinie und umgekehrt aus einer Dwarslinie eine Kiellinie. Durch Wendung um 4 Striche wird eine Kiel- oder Dwarslinie zur Staffel.

Außer diesen einfachen Ordnungen sind auch Doppelformen im Gebrauch, die aber nur für den Marsch, für Übungen oder Ankerordnungen in Frage kommen. Für den Ernstfall, die Schlacht, ist das Einfachste auch das Geeignetste; alles Gekünstelte muß da vermieden werden. Die Kiellinie ist für das Gefecht die am häufigsten benutzte Ordnung. In der Schlacht wird unterschieden das laufende und Passiergefecht. Im laufenden Gefecht fahren beide Gegner auf ungefähr gleichen Kursen nebeneinander her, im Passiergefecht begegnen sie sich auf entgegengesetzten. Für die Artillerie ist die Treffwahrscheinlichkeit im laufenden Gefecht am größten. Es wird dahin gezielt, wohin man treffen will. Zwar bewegt sich das Ziel während des Fluges des Geschosses um eine gewisse Strecke vorwärts, aber auch dem Geschoß ist eine seitliche Bewegung im gleichen Sinne durch das in derselben Richtung dampfende Schiff, von dem es verfeuert wurde, mitgeteilt. Beim Passiergefecht tritt das Entgegengesetzte ein: das Geschoß erfährt eine seitliche Ablenkung durch die Bewegung des eignen Schiffs. Dazu kommt, daß das Ziel sich in anderer Richtung verschiebt. Es muß also vorgehalten werden, wenn man treffen will. Das geschieht jedoch nicht nach freier Schätzung des Richtkanoniers, sondern durch eine Verbesserung der Visierung, durch Einstellung einer „Seitenverschiebung" auf einer Skala, in der Art, daß dann der Schütze auf den Punkt „abkommt", den er treffen will.

Es würde zu weit führen, über das Schießverfahren zu sprechen, dank dem es unter den erschwerenden Umständen, wie sie beim Schießen von einem schnelldampfenden und infolge des Seegangs schwankenden Schiff nach einem ebenso flink seinen Platz wechselnden Ziele vorliegen, dennoch möglich wird, zu treffen. Es müssen daher einige Andeutungen genügen. Die Schußentfernungen werden durch Entfernungsmesser festgestellt und die gefundenen Zahlen für die Zeit bis zum Einschlagen des Geschosses am Ziel verbessert. Sehr geistvoll erdachte Erzeugnisse feinster Präzisionsmechanik sind dafür vorhanden.

Von Wichtigkeit ist schnelles „Einschießen" und Erleichterung des Abkommens durch gutes Steuern. Gute Treffresultate sind nur von einem geradeaus fahrenden Schiff zu erwarten. Muß eine neue Richtung eingeschlagen werden, so kann das von einer Flotte, wie wir sahen, durch Schwenken oder Wenden geschehen. Macht eine Flotte z. B. kehrt, und geschieht das durch eine gleichzeitige Wendung, so hat das den Vorteil, daß alle Schiffe, nachdem der neue Kurs „anliegt", das Feuer gegen den Feind wieder aufnehmen können. Allerdings fällt während der Drehung das Feuer der ganzen Linie aus, aber bei der Schwenkung können die in der Drehung begriffenen Schiffe ebenso-

wenig auf Treffer rechnen. Der Unterschied besteht nur darin, daß bei der Wendung dieser Ausfall an Feuerwirkung der Schiffe zur selben Zeit stattfindet, bei der Schwenkung nacheinander eintritt. Außerdem aber werden sich die Schiffe beim Schwenken — je nach Lage des Ziels — eine geraume Zeit vor dem Ruderlegen oder nach demselben dadurch am Schießen behindert sehen, daß der vordere — oder hintere — Teil der Flotte sich vor dem zu beschießenden Ziel befindet. Das Feuer eines Teils der Ordnung wird maskiert werden. Es ist dabei ganz gleichgültig, ob die Schwenkung nach dem Feinde zu oder von ihm ab erfolgt. War vom Feinde abgeschwenkt, so werden die auf den neuen Kurs gegangenen vorne fahrenden Schiffe ihr Feuer erst wieder aufnehmen können, nachdem die weiter hinten stehenden das Feld freigegeben haben. Ist nach dem Feinde zugeschwenkt, so werden sich die vorderen Schiffe als Maske zwischen die hinteren und den Feind schieben. Allerdings könnte ja theoretisch bei großer Entfernung des ersteren über die eignen Schiffe oder durch die Lücken geschossen werden; aber die Einheiten verdecken nicht nur durch ihren Rumpf, sondern durch den von ihnen aufsteigenden Pulverdampf und den Rauch aus ihren Schornsteinen das zu beschießende Ziel und verbergen es damit dem Schützen. Hat sich eine Flotte eingeschossen, so kann der Gegner versuchen, sich deren Feuer dadurch zu entziehen, daß er „abstaffelt", d. h. sich ein paar hundert Meter seitwärts zieht. Geschieht das auf den Feind zu, so wird dieser dann Weitschüsse, geschieht es vom Feinde ab, so wird er Kurzschüsse feststellen und gezwungen sein, sich aufs neue einzuschießen.

Wenn wir in den Gefechtsberichten lesen: „Das Schiff schoß sich schnell ein; schon die dritte Salve deckend", so ist darunter zu verstehen, daß einzelne Geschosse zu kurz, einzelne zu weit und andere ins Ziel gegangen sind.

Wir sahen bei Besprechung der Artillerie, daß die Geschütze unserer Tage mit rauchschwachem Pulver schießen. Trotzdem entwickeln die großen Ladungen der schweren Geschütze — das 30,5 cm-SK L/45 hat eine Pulverladung von 142 kg — doch dichte Rauchwolken. Dieselben zerfließen an der vom Winde getroffenen (Luv) Schiffsseite schnell, haften dagegen auf der entgegengesetzten (Leeseite) im Schutze des Rumpfes, hinter Aufbauten und Türmen erstaunlich lange Zeit und verdecken dem nach dieser Richtung hin feuernden Schützen für geraume Zeit die Aussicht. Es befindet sich also ein Schiff artilleristisch im Vorteil, das in Lee steht und ein Ziel beschießt, das luvwärts liegt. Der geschickte Taktiker wird demnach bestrebt sein, eine entsprechende Anfangsstellung zu gewinnen.

Ein anderer Punkt, der die Schießleistung bzw. das Zielen beeinflußt, ist die Beleuchtung. Gegen die Sonne ist das Zielen schwieriger, als wenn der Schütze „die Königin des Tages" im Rücken hat. Auch der Widerschein des Gestirns auf dem Wasser wirkt blendend. Durch farbige Gläser, die vor die Zielfernrohre gelegt werden, kann zwar das Richten gegen blendende

Strahlung ermöglicht werden, aber es geschieht das auf Kosten der Lichtstärke des im Fernrohr erscheinenden Ziels. Während der Dämmerung dagegen wird sich nach Sonnenuntergang ein im Westen befindliches Schiff, vor Sonnenaufgang ein im Osten stehendes besser von Luft und Wasser abheben. Bei bewölktem Himmel und zerstreutem Licht spielt die Beleuchtung keine Rolle.

In der Schlacht wird ein schnelleres Geschwader versuchen, sich vor der Spitze der gegnerischen Linie vorüber zu ziehen. Die Engländer nennen dieses Mannöver „Crossing the T", „den Strich über das T ziehen". Gelingt es, so kann jedes vorn vorüberdampfende Schiff die feindliche Linie der Länge nach beschießen; jeder Schuß hat dann Aussicht, wenn er nur nicht zu kurz geht und über das Spitzenschiff weggeht, eines der folgenden zu treffen. Dabei befindet sich nur das Spitzenschiff der bestrichenen Linie ebenso weit wie das feindliche von seinem Ziel, die andern aber um den Betrag ihrer Abstände weiter von ihm entfernt. Die Gegenwehr besteht darin, daß die bedrohte Linie nach derselben Richtung hin schwenkt, die der Feind eingeschlagen hat. In der Schlacht am 31. Mai 1916 kam die deutsche Flotte zweimal in die Lage, zu diesem Abwehrmittel greifen zu müssen.

Die artilleristische Kraft eines Schiffs in einem Gefecht wird am besten gekennzeichnet durch das Gewicht der Geschosse, die das Schiff beim einmaligen Abfeuern der gegen den Feind ins Gefecht zu bringenden Geschütze verfeuert. Man nennt das „Breitseitgewicht".

Es wurde schon früher ausgeführt, daß ein Treffer aus schwerem Geschütz wie eine Katastrophe wirkt; das macht es ohne weiteres verständlich, von welcher Wichtigkeit es ist, daß möglichst frühzeitig Treffer erschossen werden. Je schwerer ein Geschütz ist, auf desto größere Entfernung kann es solche oder ähnliche Wirkungen verursachen. Für die Taktik spielt diese Tatsache insofern eine Rolle, als ein schwer bewaffnetes Schiff sich einem leichter bestückten gegenüber mit mehr Aussicht auf Erfolg auf weite Entfernungen schlägt, und im allgemeinen wird gesagt werden können, daß, was für den einen von Vorteil ist, für den Gegner einen Nachteil bedeutet. Ein leichtbewaffnetes Schiff schlägt sich besser im Nahkampf. Ein großes Schiff, das, wie die britischen Schlachtkreuzer, mit 34- und 10 cm-Kanonen ausgerüstet ist, wird im Kampf gegen ein mit 28- und 15 cm-SK. bewaffnetes richtig handeln, wenn es sich so weit entfernt hält, daß die 15 cm-Kanonen des Gegners noch nicht wirksam werden können. Es verzichtet dann allerdings auf seine 10 cm, tauscht aber dafür den Vorteil ein, daß sein Feind die viel wirksameren 15 cm nicht benutzen kann. Das veranlaßte den britischen Admiral Beatty am 24. Januar 1915 die Gefechtsentfernung nicht unter 14 km sinken zu lassen. Voraussetzung dafür ist, daß überlegene Geschwindigkeit gestattet, die Entfernung wählen zu können.

Mit dem Sinken des Gewichts eines Geschosses geht die Wirkung am Ziel schnell herab. Eine unendliche große Zahl leichter Geschosse kann Ver-

heerungen, wie sie oben angedeutet wurden, niemals zuwege bringen. Wenn zwei gleich große Schiffe sich bekämpfen, so ist das mit einer kleineren Anzahl schwererer Geschütze bewaffnete dem wenn auch mit mehr Kanonen leichteren Kalibers bestückten gegenüber von vornherein im Vorteil. Selbst wenn letzteres dank einem guten Schießverfahren und einer überlegenen Ausbildung seiner Geschützbedienungen früher als der andere Treffer erschießen sollte, so wird der erstere durch wenn auch spätere aus den gröberen Kalibern die Wage des leichtbewaffneten in die Höhe schnellen lassen. Ein Beispiel für die Richtigkeit des Vorstehenden bietet das Gefecht des „Emden" gegen „Sydney".

Es ist selbstverständlich, daß ein normales Schiff mit um so schwereren Geschützen bewaffnet werden kann, je größer es ist. Kleine Kanonenboote mit einer Riesenkanone sind ein überwundener Standpunkt.

Angriffe von Torpedobooten oder Zerstörern auf große Schiffe haben am meisten Aussicht auf Erfolg, wenn sie des Nachts angesetzt werden können. Bei Tage werden sie bei der großen Feuerwirkung der Linienschiffe und Panzerkreuzer nur glücken, wenn die Boote in Massen auftreten und von großen Schiffen so weit an den Feind herangeführt werden, daß sie, hinter ihren Geleitern vorbrechend, nur noch eine kurze Strecke zu durchlaufen brauchen, um zum Schuß zu gelangen. In der Schlacht vor dem Skagerrak legten die britischen Großkampfschiffe auf 6000 m feindwärts Sperrfeuer aufs Wasser. Die deutschen Torpedoboote jagten bis knapp an diese durch das Sperrfeuer gefährdete Linie heran und verfeuerten diesseits derselben ihre Torpedos, da diese eine genügend große Laufstrecke besaßen. So waren ihre Verluste außerordentlich gering. Andererseits ist es ein Zeichen von der vorzüglichen Ausbildung der deutschen Hochseeflotte, daß die britischen Zerstörer, die in der Nacht zum 1. Juni 1916 die südlich marschierende Flotte angriffen, nur geringe Resultate hatten, die sie obendrein mit sehr schweren Verlusten bezahlen mußten. Solche Nachtangriffe sind von dem Bedrohten überaus schwer abzuwehren. Voraussetzung ist dafür eine vorzügliche Schulung im Beleuchtungsdienst, durch die ein zweckentsprechender Gebrauch von den noch zur Verfügung stehenden Scheinwerfern sichergestellt ist. Ist dem Nachtangriff, wie das hier der Fall war, eine Tagschlacht vorangegangen, so wird ein Teil der Scheinwerfer zerschossen oder sonst unbrauchbar geworden sein, und die Aussichten der Angreifer sich dadurch erhöhen. Bei Besprechung des Torpedos wurde darauf hingewiesen, daß die Beschießung einer Kiellinie aussichtsreich sei und die einzige Abwehr für diese darin bestehe, daß die Schiffe den anlaufenden Booten durch Abdrehen das Heck zukehren. Das ist aber in der Nacht ein mißliches Manöver und kann leicht zu Schiffszusammenstößen führen, wie das auch in der Nacht zum 1. Juni 1916 auf deutscher Seite mehrfach der Fall gewesen ist.

Das Kriegsmaterial der Flotten

Deutschland. Die deutsche Flotte wies 16 Großkampfschiffe von 18 900 bis 24 700 Tonnen auf, daneben 10 ältere Linienschiffe von 13 200 Tonnen. Weitere aus dem Ende des vorigen und Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts stammende kleinere Linienschiffe hatten kaum noch einen Gefechtswert. Dasselbe gilt von 8 alten Küstenverteidigern. An Schlachtkreuzern waren 6 ausgezeichnete vorhanden, außerdem 3 neuere Panzerkreuzer, während 6 weitere sehr geringwertig waren, 36 kleine geschützte Kreuzer von 4900 bis 2040 Tonnen sehr verschiedenen Werts, 140 große Torpedoboote von 656 bis 280 Tonnen und 47 kleine meist veraltete bildeten den Rest der in einem Kriege verwendbaren Schiffe. Rechnen wir dazu alles, was an sonstigem Beiwerk vorhanden war, so bedeutete das eine Gesamtsumme von 1 058 607 Tonnen, 27 für den Hochseekrieg geeignete Tauchboote eingerechnet.

Österreich-Ungarn. Die Flottenliste wies 1914 14 Linienschiffe auf, von denen jedoch 9 ganz geringwertig oder wertlos waren. Schlachtkreuzer waren überhaupt nicht vorhanden, an Panzerkreuzern nur 2 kleine Schiffe von 7400 bzw. 6300 Tonnen. Dazu 6 geschützte Kreuzer, 19 Torpedobootzerstörer, 30 Hochseetorpedoboote, 31 kleine Torpedoboote sowie 12 Tauchboote, zusammen einschließlich allen Beiwerks 311 600 Tonnen. Ganz traurig stand es mit der Flotte der

Türkei. Verwendungsbereit waren dort nur 3 veraltete Linienschiffe, davon eines ein wahrer Schiffsgreis, 1 kleiner veralteter Küstenverteidiger, 2 geschützte Kreuzer, 32 für den Kampf wertlose Kanonenboote und etwas mehr als ein Dutzend Torpedoboote, im ganzen 64 125 Tonnen. Als die Jungtürken ans Regiment gekommen waren, hatte man energische Schritte getan, um die Flotte auszubauen. Schiffe waren gekauft oder in Bau gegeben worden. Eine Anzahl britischer Seeoffiziere unter Leitung des Admirals Limpus sollten der verjüngten Macht als Lehrer dienen. Seit dem Frühjahr 1914 lagen in England 2 mächtige Großkampfschiffe und 2 große Zerstörer seefertig, die bezahlt waren und ihre Probefahrten erfolgreich bestanden hatten. Ihre Ablieferung wurde unter nichtigen Vorwänden hingezogen; und beim Kriegsausbruch sind sie dann beschlagnahmt und der englischen Flotte eingereiht worden, ehe die Türkei gegen den Verband Stellung genommen hatte. In Italien und Frankreich in Bau gegebenen Schiffen ging es ähnlich. Die britischen Organisatoren hatten als ihre Pflicht betrachtet, alles vorhandene Material möglichst unbrauchbar zu machen. So waren Maschinenteile der Schiffe „zur Ausbesserung" an Land, zum Teil nach England gebracht worden; niemand wußte wohin. Auch an den Befestigungen hatten diese Gemütsmenschen sich in ähnlicher

Weise betätigt; namentlich war die Munition unverwendbar gemacht worden. Es muß deshalb als eine besonders hervorragende Leistung der hinausgesandten deutschen Offiziere, Ingenieure und Spezialisten bezeichnet werden, daß es ihnen gerade noch rechtzeitig gelungen ist, den größten Teil des angerichteten Schadens herauszufinden und abzustellen. Es sollte sich jedoch später zeigen, daß ihnen hier und da doch eins oder das andere entgangen war; so detonierten z. B. zwei Torpedos nicht, die eine britische Schiffswand trafen, weil die Zünder versagten. So kam es, daß die beiden deutschen Kreuzer „Goeben" und „Breslau", die Anfang August in Konstantinopel eintrafen, das Rückgrat der Flotte gebildet haben. Ihrem rechtzeitigen Eintreffen ist es zu danken, daß die Türkei sich zu dem Entschlusse aufraffte, auf die Seite der Mittelmächte zu treten. *)

England besaß 58 brauchbare Linienschiffe, davon 29 Großkampfschiffe, 43 Panzerkreuzer, davon 10 Schlachtkreuzer, 55 geschützte Kreuzer, 280 Zerstörer und Torpedoboote und 80 Tauchboote. Von diesen letzteren waren allerdings nur etwa 10 für den Hochseekrieg verwendbar, und der angelsächsische Dünkel verhinderte den Glauben, die deutschen Boote könnten leistungsfähiger als britische sein. Einschließlich allen Beiwerks besaß Großbritannien eine Seemacht von 2 355 780 Tonnen.

Frankreich besaß eine Flotte von 20 Linienschiffen, davon 12 Großkampfschiffe, 18 zum Teil recht minderwertige Panzerkreuzer; Schlachtkreuzer waren nicht vorhanden, nur 7 geschützte Kreuzer, 232 Zerstörer und Torpedoboote, 63 U-Boote, darunter nicht ein einziges, das für den Hochseekrieg verwendbar gewesen wäre; zusammen 588 000 Tonnen.

Rußland. Die Ostseeflotte umfaßte 8 Linienschiffe, darunter 4 Großkampfschiffe, 6 Panzerkreuzer, 7 geschützte Kreuzer, 78 Zerstörer, 15 Torpedoboote, 12 Tauchboote; im Schwarzen Meere: 7 Linienschiffe, 2 geschützte Kreuzer, 37 Zerstörer und Torpedoboote, 10 oder 11 U-Boote, im ganzen 302 210 Tonnen.

Japan verfügte über 14 Linienschiffe, darunter 4 Großkampfschiffe, 16 Panzerkreuzer — 4 Schlachtkreuzer —, 15 geschützte Kreuzer, 76 Zerstörer und Torpedoboote, 5 U-Boote von zusammen 580 350 Tonnen.

Zu diesen Gegnern kamen vom Ende Mai 1915 an:

Italien mit 12 Linienschiffen — 6 Großkampfschiffen —, 8 Panzerkreuzern, 9 geschützten Kreuzern, 124 Torpedofahrzeugen, und 21 U-Booten von insgesamt 435 190 Tonnen und von Anfang Februar 1917 ab: die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 34 Linienschiffen — 19 Großkampfschiffen —, 4 Küsten-

*) Siehe darüber Reventlows „Einfluß der Seemacht im großen Kriege" Seite 80 ff.

verteidigern, 13 Panzerkreuzern, 10 geschützten Kreuzern, 63 Zerstörern, 17 Torpedobooten, einer unbekannten, aber großen Zahl von Motor-U-Bootzerstörern, 44 U-Booten von etwa 1 100 000 Tonnen.

Eine große Rolle sollte den deutschen Tauchbooten zufallen. Dank der hervorragenden Leistungsfähigkeit der deutschen Werften, Maschinenwerke und Konstrukteure wurde alsbald nach Kriegsausbruch nicht nur die Zahl, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Boote immer mehr erhöht, so daß sie sich denen aller andern Mächte als überlegen erwiesen. Auch die vom Grafen Zeppelin geschaffenen Luftschiffe wurden für die Zwecke der Marine vervollkommnet und taten gute Dienste. In England, Frankreich und Italien war man eifrig bestrebt, das auf diesem Gebiete Versäumte nachzuholen, nur in Italien gelang das mit einem gewissen Erfolge.

Von großer Bedeutung für den Nachrichtendienst erwies sich die durch die Hochfrequenzmaschinen erreichte Vergrößerung der Sprechweite der drahtlosen Telegraphie. Südlich Westindien stehende deutsche Kriegsschiffe haben durch sie Anweisungen und Nachrichten erhalten.

Der Mannschaftsbestand der deutschen Marine reichte nicht nur für die Besetzung der Schiffe und Kriegshäfen aus, sondern gestattete, aus dem Überschuß noch ein „Marinekorps" zu bilden, das unter dem Befehl des Admirals v. Schröder in Flandern Hervorragendes geleistet hat.

So war es zahlenmäßig eine gewaltige Übermacht, mit der die Mittelmächte nicht nur auf dem Lande abzurechnen hatten. Dazu kam, daß den Flotten des Verbandes überall Stützpunkte, Kabel und alles das zur Verfügung stand, was die Schiffe nötig hatten, um ihren Dienst versehen zu können. Überall konnten sie Schäden ausbessern, überall, auch in neutralen Häfen, fanden sie gastliche Aufnahme, auf welche Gegner des seemächtigen britischen Weltreichs nicht rechnen durften. Das verschob die Lage der draußen befindlichen deutschen Kreuzer noch weiter zu ihrem Nachteil. Es wird darauf bei Besprechung des Kreuzerkriegs zurückzukommen sein.

Wir verzichten darauf, hier auf die Verteilung der Seestreitkräfte einzugehen. Sie wird sich aus der Schilderung der Kriegsereignisse von selbst ergeben und würde hier nur einen Zweck haben, wenn kritische Besprechungen beabsichtigt wären, was im allgemeinen nicht der Fall ist, denn das wäre nur möglich auf Grund von Kenntnissen, an denen es derzeit noch fehlt und wahrscheinlich noch für lange Zeit fehlen wird.

Das erste Kriegsjahr 1914/15

Der Seekrieg

Motto: Denn wer im Krieg will Unglück han,
Der fang' es mit den Deutschen an.

Alles deutete darauf hin, daß die britische Flotte die Feindseligkeiten mit wuchtigen Schlägen unmittelbar nach der Kriegserklärung oder vielleicht schon vor derselben eröffnen werde. Hatte doch bereits 1905 der englische Zivillord der Admiralität, Lee, erklärt: „Wenn unglücklicherweise der Krieg unter den jetzigen Verhältnissen erklärt werden sollte, so wird die britische Flotte ihren Hieb als erste ausführen, bevor noch die andere Seite Zeit gehabt hat, in der Zeitung zu lesen, daß der Krieg erklärt ist." Und Lord Fisher hatte geäußert: „Das Wesen des Kriegs ist Gewalt, Mäßigung im Kriege Dummheit. Schlag zuerst zu, triff hart und triff, wo du kannst." In allen Kriegen, die Großbritannien geführt hatte, war der leitende Gedanke gewesen, die feindliche Küste zur Grenze Englands zu machen. Diesmal handelte die britische Flotte anders. Die Kriegsziele Großbritanniens ließen sich auch ohne ein sofortiges Einsetzen der Flotte verwirklichen, das immerhin mit Gefahr verbunden sein konnte. Gefahr insofern, als die Vernichtung der deutschen Flotte so schwere Opfer fordern mochte, daß der verschont gebliebene Teil der Seemacht die Weltherrschaft nicht mehr sicherzustellen in der Lage war. Was England anstrebte, als es in den Krieg eintrat, war die Vernichtung der deutschen Seeinteressen; seiner Stellung als Seehandels- und Industriestaat; aller Seemacht sollte Deutschland verlustig gehen. Wir sahen, wie durch seinen Seehandel, seine Ausfuhrindustrie, seine Schiffahrt Deutschland aus dem armen Lande, das es noch 1870 gewesen, zu einem reichen geworden war. Noch kamen dafür seine Kolonien als Quellen des Reichtums nicht in Frage; aber das in ihnen angelegte Kapital an Geld und Arbeit versprach in absehbarer Zeit reiche Ernte. Diese sollte nicht Deutschland einheimsen, sondern das wollte Großbritannien tun. Alle diese Quellen sollten dem Reiche verschüttet, an die Stelle deutschen Gewerbefleißes und Unternehmungsgeistes der britische gesetzt werden. Alles dazu Erforderliche war bereits vor dem Kriege vorbereitet worden, so daß man in London am 4. August 1914 abends nur

auf den Knopf zu drücken brauchte, um den ganzen Apparat in Tätigkeit zu setzen. Die geographische Lage erleichterte dem Inselreich die Durchführung seiner Pläne. Die Nordsee steht mit dem Atlantischen Ozean im Südwesten durch den Kanal, der an seiner schmalsten Stelle eine Breite von nur 36 km hat, im Norden durch eine Einschnürung des Seegebiets, die eine Ausdehnung von rund 200 Seemeilen besitzt, in Verbindung. Um beide Pässe zu schließen, genügte auch eine kleine Seemacht. Die Absperrung Deutschlands aber war die erste Vorbedingung für den Enderfolg. Sie war zu erreichen, ohne daß England nötig gehabt hätte, etwas aufs Spiel zu setzen. Die britischen Kreuzer fegten die Ozeane von deutschen Kauffahrern rein; den deutschen Handel unterdrückte England im Vereinigten Königreich sowohl wie in den britischen Kolonien in rücksichtslosester Weise. Damit allein war derselbe auf einem Viertel der Erdoberfläche — und zwar dem wertvollsten — vernichtet. In der Einleitung wurde bereits darauf hingewiesen, welche Wege man in Großbritannien dazu einschlug. Wir sahen auch, daß Frankreich diesem Beispiel folgte, nicht aus Handelsneid, sondern aus völkischem Haß und getrieben von dem seinen Bewohnern angebornen Sadismus. Der im Frieden so höfliche Franzose wird im Kriege zum tobsüchtigen Tollhäusler. Auch in Rußland hatte England leichtes Spiel. Der Slawe haßt den Deutschen; im Kriege wird er zur Bestie. Die hohen Herren des Zarenregiments ließen es an Hetzarbeit nicht fehlen, und die Folgen waren entsprechend. In jedem Millionenheere befinden sich Rohlinge. In Rußland bilden sie die Mehrheit. Ausschlaggebend ist für die Haltung einer Truppe in Feindes Land der Offizier. Keinem Ostpreußen wäre ein Haar gekrümmt worden, wenn Nikolai Nikolajewitsch und dessen Unterführer bis hinab zum Leutnant die damals gut disziplinierten Truppen nicht hätten gewähren lassen und zu den Greueln angeregt, durch die das Land zur Wüste, die Einwohnerschaft ausgerottet werden sollte. In den neutralen Ländern wurde gegen den deutschen Handel mit den schwarzen Listen gearbeitet. Darauf gestützt, daß neun Zehntel der Kohlen für die Schiffahrt von England geliefert werden, sich ebensoviel von den Kabeln in britischer Hand befindet, daß die englischen Großbanken mit ihren Geschäftsbeziehungen die Welt umfassen, konnte die englische Regierung sagen: „Wer mit Deutschen Geschäfte macht, dem sperre ich Kohlen, Kredit und Fernschreibverkehr". Dagegen gab es kein Mittel, und die Leute mußten sich fügen. Die damit erreichten Erfolge waren gewaltig und lassen die ungeheure Macht des Inselreichs so recht deutlich erkennen. England führte den Krieg von Anfang an nicht, wie man das von früheren Zeiten gewohnt war; nicht Heer kämpfte gegen Heer, nicht Flotte gegen Flotte, sondern das Volk wurde gegen das Volk mobilgemacht.

Angesichts der strategischen Lage in den nordischen Meeren wird man vielleicht fragen, welchen Zweck unter diesen Umständen eine deutsche Hochsee-

flotte gehabt habe. Ihr bloßes Vorhandensein hat bewirkt, daß ein Angriff auf deutsche Küsten unterblieben ist. Ein solcher auf die der Nordsee wäre den Briten sehr teuer zu stehen gekommen. In der Ostsee ihre Schiffe einzusetzen, wagten sie nicht, weil sie dort unter noch ungünstigeren Umständen zur Schlacht hätten gezwungen werden können. Wäre eine starke deutsche Hochseeflotte aber nicht vorhanden gewesen, so hätte nichts die Briten verhindern können, in die Ostsee zu gehen und dort eine russische Landung an der langgestreckten deutschen Küste zu decken. Um sie abzuwehren, wäre eine Truppenmacht nötig gewesen, die einfach nicht vorhanden war. Kein Mann war im Osten oder Westen entbehrlich. Als angenehme Nebenbeschäftigung hätten die britischen Geschwader außerdem alle Orte, die weniger als 30 km weit von den Fahrwassern entfernt liegen, von Hadersleben bis Memel in Schutt und Trümmer gelegt. Daß die deutsche Hochseeflotte aber eine viel weiter reichende Fernwirkung ausgeübt hat, wird seinerzeit bei der Besprechung der Geschehnisse im östlichen Mittelmeer ausgeführt werden. Ohne die deutsche Hochseeflotte wäre auch an einen nachhaltigen Kreuzzug unserer U-Boote nicht zu denken gewesen. Die britischen Schiffe hätten innerhalb kurzer Zeit die Stützpunkte zerstört, deren die Boote für ihr Vorgehen nicht entraten konnten. Und damit noch nicht genug. Das Vorhandensein der starken deutschen Hochseeflotte hat die britische Admiralität veranlaßt, die Flotte aus den Osthäfen Englands fortzuziehen und nach dem nördlich gelegenen Archipel der Orkneyinseln zu legen, wo der Ankerplatz von Scapa Flow ihr während des ganzen Kriegs als Sammelpunkt gedient hat. Um sie dort mit allem ihr Nötigen zu versehen, war ein ungeheurer Troß von vielen, vielen Hunderttausenden von Tonnen Schiffsraums nötig, der infolgedessen der Versorgung der Armeen und des Landes entzogen war. So hätte das bloße Vorhandensein der Flotte sich auch dann bezahlt gemacht, wenn sie nicht *einen* Schuß abgefeuert haben würde.

Einen ganz bedeutenden strategischen Wert hatten auch die deutschen Luftschiffe. Durch ihre Vorstöße gegen die britischen Inseln banden sie Tausende von Geschützen, die zu ihrer Bedienung erforderlichen Leute und große Munitionsmassen, die sonst auf dem Festlande zur Verwendung gekommen wären. Ganz abgesehen von den unmittebaren Erfolgen der Luftflotte, haben diese mittelbaren Wirkungen eine Entlastung der deutschen Westfront nach sich gezogen. Dazu kam der moralische Eindruck auf das englische Volk. Zum ersten Male gab es keinen Platz, an dem es sich als geschützt gegen Luftangriffe betrachten konnte. In früheren — nach englischer Meinung jedenfalls besseren — Zeiten hatte man in kühler Ruhe den von britischer Staatskunst angezettelten Kriegen wie von dem Zuschauerraum eines Schauspielhauses zugeschaut, in dem schönen Gefühl, jeder Gefahr durch den breiten Wassergraben entrückt zu sein, den eine unbesiegliche Flotte schirmte. Handel

und Wandel machten niemals beſſere Fortſchritte, als wenn ſich drüben auf dem Feſtlande die Völker für britiſche Belange die Köpfe blutig ſchlugen. So war man denn ganz verblüfft, daß die Geſchehniſſe gar nicht ſo gingen, wie man geglaubt hatte. Je länger je mehr befeſtigte ſich der Eindruck, daß die ſchönen alten Zeiten vorüber waren. Rußland und Frankreich waren ſelbſt mit der Unterſtützung einer britiſchen Expeditionsarmee von 160 000 Mann nicht imſtande, die Mittelmächte niederzuzwingen, auch als ſich noch weitere „ſtarke dumme Kerle“ in Geſtalt des treuloſen Italiens und gierigen Rumäniens dazu fanden, und ſo mußte man ſich denn zu eignen Blutopfern entſchließen, Millionenheere ſchaffen, ja ſogar die allgemeine Dienſtpflicht einführen. Auch mit dem Seehandel haperte es, kurz, es ging ganz anders, wie man erwartet hatte. Immerhin konnte das Inſelreich ſeine Kriegsziele nach nicht allzu langer Zeit als erreicht anſehen. Wenn es den Krieg dennoch fortſetzte, ſo geſchah das ſicherlich nicht, um ſeinen Verbündeten zur Verwirklichung der ihren zu verhelfen — denn das widerſpräche jeder britiſchen Gepflogenheit —, ſondern um das Erreichte zu ſichern und ... der Appetit kommt beim Eſſen: man gedachte die Gelegenheit dazu auszunutzen, um Ägypten mit Indien durch eine Landbrücke zu verbinden; ſo kam es zu dem Feldzuge in Meſopotamien ſowie zu dem Feldzuge in Paläſtina, aus dem ein Glacis für den Suezkanal und Ägypten gemacht werden ſollte.

Die erſten Schläge

Im Jahre 1913 hatten die Großkampfſchiffe „Kaiſer“ und „König Albert“ mit dem Kleinen Kreuzer „Straßburg“ die deutſchen Kolonien in Weſtafrika, die Oſt- und Weſtküſte Südamerikas beſucht. Im Juni kehrten die Linienſchiffe nach Deutſchland zurück, während „Straßburg“ in Weſtindien blieb, um dort den Schutz von Leben und Eigentum Deutſcher zu übernehmen. Unruhen in Mexiko waren die Urſache, daß der Kleine Kreuzer „Dresden“, der nach dem Eintreffen des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe“ aus der Heimat die Heimreiſe antreten ſollte, Gegenbefehl erhielt und nach der Oſtküſte von Mexiko geſchickt werden mußte. Auf der mexikaniſchen Weſtküſte hatte „Nürnberg“ aus der gleichen Veranlaſſung Station genommen. Als 1914 die Lage kritiſch wurde, erhielt „Straßburg“ Befehl zu beſchleunigter Heimkehr. Im Kanal ſah er ſich von ſieben britiſchen Zerſtörern verfolgt, und als er bis zur Inſel Wight gekommen war, näherten ſich ihm drei kleine britiſche Kreuzer. Es war abends 8 Uhr, als „Straßburg“ zwiſchen ihnen durchbrach. Anfangs waren die Zerſtörer etwa drei Seemeilen aufgekommen; dann aber ſackten ſie zurück. Um die

hohe Fahrt durchhalten zu können, hatte das ganze Maschinenpersonal zwölf Stunden ununterbrochen bei 47 Grad C. in den Maschinenräumen arbeiten müssen. Dank seinen großartigen Leistungen gelang der Durchbruch; mit fast leeren Kohlenräumen lief der Kreuzer im Heimathafen ein.

Von den in Südengland zusammengezogenen britischen Seestreitkräften dampfte die I. Flotte am 26. Juli durch den Kanal östlich und kehrte am 27. nach Portsmouth zurück. Es wird behauptet, daß sie einen Angriff auf die unter Befehl des Admirals v. Ingenohl stehende deutsche Hochseeflotte, die ihre planmäßige Sommerreise nach Norwegen gemacht hatte, beabsichtigt hätte. Als ihre Heimkehr den Anschlag als aussichtslos erscheinen ließ, sei die Zurückziehung der britischen I. Flotte erfolgt. Ein anderes Gerücht ist, daß sie am 30. Juli in der südlichen Nordsee erschien, um eine von Kiel nach Wilhelmshaven über Skagen unterwegs vermutete deutsche Flottenabteilung abzufangen.

Am 4. August abends erfolgte die britische Kriegserklärung an Deutschland. Dieses befand sich seit dem 2. in der Mobilmachung. An Rußland war am 1. der Krieg erklärt worden und am 3. an Frankreich. Russische Truppen waren in Ostpreußen eingefallen und hausten dort in beispiellos bestialischer Weise. Alle die empörenden Greuel, die sie dort begingen, wurden von der Northcliffe-Presse den deutschen Soldaten angedichtet, die Russen aber wurden als Kämpfer für Kultur und Menschlichkeit gepriesen.

Die Kleinen Kreuzer „Magdeburg" und „Augsburg" unternahmen sofort eine Erkundung in der nordöstlichen Ostsee und erschienen am 2. abends vor dem nur 65 km von der deutschen Grenze gelegenen Libau, um festzustellen, ob dort Seestreitkräfte lägen. Der Hafen erwies sich als leer. Nachdem einige Granaten gegen die Staatswerft verfeuert worden waren, setzten sie ihre Erkundung fort. Dies wirkte verwirrend auf die russischen Behörden. Man glaubte, die Deutschen würden irgendwo in Finnland oder Estland landen und ordnete deshalb an, in den Häfen, die bedroht erschienen, alles für die Vernichtung derjenigen Einrichtungen und Vorräte vorzubereiten, die den Deutschen von Vorteil hätten werden können.

Während Anfang August eine Kriegserklärung der andern folgte, nahm die Mobilmachung der deutschen Marine ihren planmäßigen Fortgang. Unter den vielen Dampfern der Kauffahrtei, die für die verschiedensten Zwecke in Dienst gestellt wurden, befand sich auch die „Königin Luise", ein 2200 B.R.T. großer, erst 1913 vom Stapel gelaufener Passagierdampfer, der für den Verkehr der Nordseebäder bestimmt war. Dieses Schiff wurde als Streuminenschiff ausgerüstet, erhielt eine Besatzung von 6 Offizieren, 120 Deck-, Unteroffizieren und Mannschaften und sollte unter Befehl des Korvettenkapitäns Biermann die Themsemündung mit Höllenmaschinen verseuchen. Bereits am 5. spät abends befand es sich in Sicht der englischen Küste, fühlte sich vorsichtig

durch das Gewimmel von Untiefen und begann mit dem Auslegen von Minen. Gegen morgen des 6. war die Arbeit nahezu beendet. Da wurde es dick. Aus dem Nebel tauchte unter Führung des kleinen britischen Kreuzers „Amphion" (1911, 3500 T., 25,4 Kn., 10 St. 10,2-, 4 St. 4,7 cm-SK, 2 T.D.R., 320 M. Bes.) die aus vier großen Zerstörern (980 T., 3 St. 10,2 cm-SK) bestehende dritte Flottille der ersten britischen Flotte auf, die schon seit dem 30. Juli an der englischen Südostküste im Wachtdienst kreuzte. „Königin Luise" erregte ihren Verdacht, wurde als feindliches Schiff erkannt und sofort mit 18 Geschützen auf kleine Entfernung unter wirksames Feuer genommen, nachdem die Aufforderung zum Streichen der Flagge abgelehnt worden war. Der leichtgebaute Dampfer wurde von Granaten durchsiebt, geriet in Brand, und als an seinem Heck eine gewaltige Detonation eintrat, die das Hinterschiff zerstörte — wahrscheinlich ist eine der zum Auswerfen dort bereit liegenden Minen getroffen worden —, sank das Schiff schnell weg. Ein Teil der Besatzung war gefallen, ein weiterer ertrank, eine Anzahl der im Wasser Treibenden wurde von englischen Booten aufgenommen und größtenteils auf die „Amphion" gebracht. Als letztere ihren Kurs wieder aufnahm, geriet sie auf eine der soeben gelegten Minen, durch deren Auffliegen das Vorderteil des Kreuzers so schwer beschädigt wurde, daß dieser innerhalb kurzer Zeit ebenfalls wegsackte. Nur etwa die Hälfte seiner Besatzung konnte von den Zerstörern geborgen werden. Wahrscheinlich sind dabei auch eine Anzahl der an Bord befindlichen Gefangenen, die englische Berichte auf 30 Köpfe angaben, ums Leben gekommen. Die Folge dieses ersten feindlichen Zusammenstoßes war, daß der Verkehr aus und nach der Themse für längere Zeit gesperrt blieb. Auch in andern Gebieten wurde das Vorhandensein von Minen festgestellt; doch konnte man der Fahrzeuge, die sie ausgelegt hatten, nicht habhaft werden; und obgleich 200 Fischdampfer dauernd an der Wegräumung der Höllenmaschinen arbeiteten, mehrte sich deren Zahl, statt sich zu vermindern. Offenbar wurden die aufgenommenen immer wieder durch frische ersetzt.

Von der deutschen Hochseeflotte war bereits seit längerer Zeit der Schlachtkreuzer „Goeben" (1911, 23 000 T., 28 Kn., 10 St. 28-, 12 St. 15-, 12 St. 8,8 cm-SK, 4 St. 50 cm T.R.) und der Kleine Kreuzer „Breslau" (1911, 4550 T., 27,6 Kn., 12 St. 10,5 cm-SK, 2 St. 50 cm-T.R.) nach dem Mittelmeer entsandt worden. Als der Krieg ausbrach, stand als Divisionschef Kontreadmiral Souchon an der Spitze dieser kleinen Abteilung. Der Reichstagsabgeordnete Lic. Mumm hat die Tage, die er beim Kriegsausbruch auf dem Reichspostdampfer „General" verlebte, geschildert, und das in so packender Weise, daß sie hier im Auszuge wiedergegeben werden mögen: „Am 31. Juli war es, fast Mitternacht. Der stattliche Reichspostdampfer ‚General' fährt südlich von Kreta. Ein alter Admiral

zeigt auf den Himmel und erklärt denen, die noch nicht die Kabine aufgesucht haben, daß man nun gar bald das Kreuz des Südens sehen werde. Da fällt es auf einmal dem Monde ein, sich das schöne Schiff von Backbord aus anzusehen, derweil er bisher nur die Steuerbordseite mit seinem wunderbaren Glanz bestrahlt hatte. Die Wachenden wissen, was es zu bedeuten hat. Zugleich fangen die Maschinen an zu fauchen, wie noch nie. Einige Passagiere wollen hinauf zur Kommandobrücke, den Kapitän Fiedler über den Grund der Wendung zu befragen. Aber an den Treppen stehen, wie aus dem Boden gestampft, Matrosen, jede Annäherung an den Kapitän zu verbieten. Der erprobte Seemann steht die ganze Nacht auf der Kommandobrücke und hat Besseres zu tun, als neugierigen Passagieren Auskunft zu geben. Andern morgens findet es jeder am Anschlagbrett: ‚drohende Kriegsgefahr; zurück!‘ Das Schiff steht unter Befehl der deutschen Mittelmeerdivision. Der Funkspruch des ‚Goeben‘ lenkt auch unser Schiff. Bald ist der Kurs schier westlich, bald schier nördlich. Geht es nach Brindisi? nach Neapel? nach Triest? Niemand gibt Auskunft, jeden Augenblick kann ein Befehl des Admirals Souchon vom ‚Goeben‘ eine neue Lage schaffen; und der ‚Goeben‘ selbst empfängt wieder seine drahtlosen Nachrichten und Weisungen von einer andern drahtlosen Station. Wird uns eine fremde Macht wegschnappen? Warum sollten die vielen in Malta liegenden Kriegsschiffe nicht Lust haben, einen Ausflug zu machen und ein kostbares Andenken von ihm heimzubringen, oder auch nur unsern Dampfer anhalten und ihn dann recht gründlich untersuchen, bis der Bruch da ist, und damit die Offiziere, die wir an Bord haben, ohne einen Schuß gefangen sind? Denn unsere einzige Kanone an Bord versteht nur, Salut zu schießen. Unsere Prismengläser streifen eifrig den Horizont. Bald fahren wir stundenlang mit abgeblendeten Lichtern, bald mit solcher Anordnung derselben, daß wir in der Ferne als harmloses Segelschiff erscheinen. Sonntag wird es, schon in der Nacht hat uns die Kunde von der Mobilmachung der deutschen Armee drahtlos erreicht. Der Schiffsgottesdienst wird zum Kriegsgottesdienst und endet mit der Einsegnung derer, die zu den Waffen gerufen werden. Die Sammlung für unsere Krieger gibt reichen Ertrag. Dann liegen wir im Hafen von Messina. Da kommt zu dem deutschen Kriegsschiff, das dort schon ankert, ein zweites hinzu. Der ‚Goeben‘ hatte es uns zur eignen Sicherheit vor sich hergesandt. Erst sehen wir nur die Schornsteine. Dann gleitet das stolze Schiff näher und näher heran. Wir sind an Deck dicht geschart, und nun braust auch schon das ‚Hurra‘ von uns zum ‚Goeben‘ hinüber, von dort in der gleichen Weise erwidert. Und ‚Die Wacht am Rhein‘ singen wir, wie wir sie im Leben nie gesungen haben. Schon löst sich eine Pinasse vom ‚Goeben‘ und Admiral Souchon fährt zu uns heran, unser Schiff förmlich in Besitz zu nehmen. Der ‚General‘ wird Lazarettschiff. Eine wahre Lust ist es, die strammen Gestalten der Matrosen und die straffen, in aller Schlichtheit schmucken Offiziere

zu ſchauen. Da ſpürte man den Windhauch großer Zeit. Und dieſe Mannſchaft ging in den Kampf gegen eine erdrückende Übermacht! Kein Abſchied von den Lieben war ihnen vergönnt. Aber nichts glänzte auf den Geſichtern als die Freude, daß es nun Ernſt ward. So war doch die jahrelange Mühe der Vorbereitung nicht umſonſt. Das war der Geiſt, in dem einſt am 2. Auguſt 1870 unſere Saarbrücker Soldaten dem übermächtigen Feinde die Stange hielten, ſolange es nur möglich war. Mehr noch, das war der Geiſt der Huſaren, die den Totenkopf an der Stirn tragen, war der Mut von Lützows wilder verwegener Jagd."

Als „Goeben" mit „General" einlief, funkte „Breslau": „Italieniſche Regierung verbietet jede Kohlen- und Proviantlieferung in ganz Italien." Kohlen, die Lebensbedingung des Schiffs, von dem Staate verweigert, mit dem man ſeit dreißig Jahren verbündet iſt! Souchon drahtet nach Rom: „Wir fordern Kohlen!" Den „General" und deutſche Frachtdampfer läßt er längsſeit kommen und aus ihnen die Heizvorräte auffüllen. Nach längerem Hin- und Herdepeſchieren erhält die Firma Stinſel aus Rom die Erlaubnis, den Deutſchen Kohlen zu liefern.

Als der Morgen des 3. Auguſt heraufdämmerte, waren die Ankerplätze leer, an denen beide Kriegsſchiffe gelegen hatten. Ohne Sang und Klang waren ſie verſchwunden, niemand wußte wohin. Da die ganze franzöſiſche Flotte im Mittelmeer verſammelt war, in Gibraltar und Malta ſtarke britiſche Geſchwader zum ſofortigen Auslaufen bereit lagen, ſo lag der Gedanke nahe, daß die beiden Kreuzer nach Pola ausgewichen ſeien, denn die drahtloſe Telegraphie geſtattete ja dem Feinde, von allen Seiten und in jeder beliebigen Richtung den deutſchen Schiffen mit überwältigender Übermacht auf den Leib zu gehen. Das hat Souchon nicht geſchreckt; mitten hinein in den feindlichen Machtbereich führte er ſeine beiden Schiffe, um ſein Teil beizutragen, daß die Überführung der in Algier befindlichen franzöſiſchen Truppen nach dem Feſtlande geſtört und verzögert werde. Natürlich war vom frühen Morgen an der Feind über das Verſchwinden der deutſchen Kreuzer unterrichtet. Da dieſelben vorher in Brindiſi geweſen waren, ehe ſie nach Meſſina gingen, ſo mutmaßte man ganz richtig, daß der deutſche Admiral nicht nach Pola zu gehen beabſichtige. Das hätte er von Brindiſi aus bequemer gehabt. Alſo mußte man die Deutſchen im weſtlichen Mittelmeer ſuchen. Vielleicht beabſichtigten ſie, nach der Heimat durchzuſchlüpfen. Die deutſchen Kreuzer dampfen inzwiſchen in weſtlicher Richtung. Da knattern plötzlich F. T.-Funken den unerwarteten Befehl: „Von größter Wichtigkeit, daß ‚Goeben' und ‚Breslau' ſchleunigſt nach Konſtantinopel fahren." Souchon erwartete ſeit fünf Tagen Befehle; ſie kamen nicht. Jetzt, wo er nach Weſten unterwegs iſt, ruft man ihn nach Oſten. Der Admiral hält an ſeinem einmal gefaßten Entſchluß feſt. Am 4. Auguſt bei Tagesanbruch ſtehen ſeine Schiffe bei Bône und Philippeville. Krachend ſchlagen ihre Gra-

naten dort in die Quais, Kräne, Eisenbahnanlagen und Transportschiffe. Verstört wischen sich die französischen Artilleristen den Schlaf aus den Augen und traben zu ihren Batterien. Ehe sich die französischen Geschütze aber einzuschießen die Zeit gefunden haben, sind die Deutschen auch schon wieder verschwunden, haben sich vereinigt und jagen in östlicher Richtung davon. Da geht der erstaunliche Fernruf ein: „Hütet Euch vor englischen Schiffen!" Und der Zufall will, daß sie unmittelbar darauf ein britisches Geschwader treffen. Voran fährt „Inflexible", das die Flagge des Admirals Sir Archibald Milne trägt. Hinter ihr schäumt „Indefatigable"; „Weymouth" stößt später zu ihnen. Es ist kurz vor 11 Uhr vormittags, als die britischen Kriegsschiffe nach Osten schwenken und den Deutschen folgen. Souchon läßt Dampf in allen Kesseln machen und legt den Engländern eine Geschwindigkeit vor, mit der sie nicht Schritt halten können. Um 10 Uhr 40 Min. abends wird ein F. T.-Spruch von Sebeniko aufgefangen, durch den der Admiralstab mitteilt, daß die Kriegserklärung Englands stündlich zu erwarten sei. Um 11 Uhr 12 Min. entziffert der Funkenoffizier des „Goeben" eine Chiffredepesche des Admiralstabs von Norddeich: „England hat den Krieg erklärt." Während der Nacht zum 5. August sahen die beiden Kreuzer Zerstörer, die aber nicht angriffen; um 8 Uhr morgens liefen sie in Messina wieder ein. Der Vorstoß gegen Algier hatte das ganze Mittelmeer in Aufruhr versetzt. Von den verschiedensten Seiten eilten feindliche Seestreitkräfte nach dem Osten, um einen nochmaligen Ausbruch der Deutschen zu verhindern. Mit dem Geschwader von Sir Archibald Milne vereinigte sich das erste britische Kreuzergeschwader unter Admiral Troubridge mit den Panzerkreuzern „Defence", „Black Prince", „Warrior" und „Duke of Edinburgh", vier kleinen Kreuzern, 16 Zerstörern und eine französische Flottenabteilung. Die vor dem Hafen und an der Otrantostraße liegenden Schiffe wußten, daß die deutschen nach den italienischen Neutralitätsbestimmungen innerhalb vierundzwanzig Stunden auslaufen mußten, wenn sie nicht vorzogen, sich einschließen zu lassen. Das wäre gerade das gewesen, wofür Souchon zu haben war! Der gerade leuchtende Vollmond erleichterte den Briten und Franzosen ihre Wacht in der folgenden Nacht. Während des ganzen Tages hatten unsere beiden Kreuzer ihre Kohlenvorräte aus deutschen Dampfern aufgefüllt. Am 6. August nachmittags gab Souchon seinen Kommandanten bekannt: „Ich nehme an, daß feindliche Kräfte in der Adria stehen und beide Ausgänge der Straße von Messina beobachtet werden. Meine Aufgabe ist, nach Osten durchzubrechen und die Dardanellen zu erreichen. Dazu läuft ‚Goeben' um 6 Uhr abends mit 17 Kn. aus; ‚Breslau' folgt mit 5 Seemeilen Abstand und schließt mit Dunkelwerden auf. Ich werde den Eindruck zu erwecken suchen, daß wir in die Adria einzulaufen beabsichtigen. Sobald das erreicht ist, wird in der Nacht rechtsum gemacht, um mit höchster Fahrt Vorsprung nach Kap Matapan zu gewinnen,

feindliche Fühlungshalter sind womöglich abzuschütteln. ‚General' läuft um 7 Uhr abends aus und sucht, dicht an der sizilianischen Küste dampfend, Santorin zu erreichen. Wird er aufgebracht, erbitte ich F. T.-Meldung."

Am 6. August um 5 Uhr nachmittags lief der Schlachtkreuzer aus, ihm folgte im befohlenen Abstande „Breslau", beide klar zum Gefecht. Als der Südausgang der Straße passiert ist, wird ein Kriegsschiff Backbord voraus gemeldet. Es ist der britische Kreuzer „Gloucester" (1909, 4900 T., 26,3 Kn., 2 St. 15,2-, 10 St. 10,2-, 4 St. 4,7 cm-SK, 4 St. MG, 2 St. 45 cm-T.R., 375 M. Bes.); bis auf 10 km kommt er heran. Der Kommandant fragt, ob er schießen solle. „Nein!" Der Funkenoffizier bittet um Befehl, ob er die F. T.-Meldungen des Briten stören solle. „Nein!" „Gloucester" soll unbehelligt funken, daß die Deutschen nach der Otrantostraße unterwegs sind. Und sie tut es. Es wird dunkel. „Breslau" hat aufgeschlossen. Um 10 Uhr abends befiehlt Souchon: „Kurs auf Matapan!" „Gloucester" will an die bei der Otrantostraße bereit liegende englisch-französische Flottenabteilung melden: „Feind schwenkt nach Osten." Sie kann es nicht; denn schon ist der Befehl „Stören" ausgeführt. Zwei Stunden lang funkte „Goeben" zwischen die britischen Fernsprüche, während die deutschen Kreuzer mit hoher Fahrt auf ihrem neuen Kurse dahin brausen. „General" hörte von einer andern Richtung her Kanonendonner. Vielleicht haben dort in Lauerstellung liegende feindliche Schiffe andere unter Feuer genommen.

„Gloucester" hat sich dem „Breslau" bis auf 5 km genähert und feuert um 11 Uhr 45 Min. nachts einen Tordepo auf ihn ab. „Breslau" weicht ihm aus. Am 7. wird der kleine britische Kreuzer ungeduldig; von 1 Uhr 43 Min. bis 1 Uhr 50 Min. mittags beschießt er die artilleristisch schwächere „Breslau", ohne sie zu treffen. Diese antwortet. Da macht der vorausfahrende „Goeben" drohend kehrt. Das veranlaßt den kleinen Briten, mit höchster Fahrt sich auf Nimmerwiedersehen davon zu machen. „Breslau" hatte einen Treffer in die Wasserlinie erhalten, vom Gürtelpanzer war das Geschoß abgewiesen. Auf „Gloucester" waren Boote zertrümmert, seine Seite hinten aufgerissen worden.

Als die Fühlung damit abgeschüttelt war, gab es für Souchon eine höchst unangenehme Überraschung in Gestalt eines F. T.-Spruchs: „Einlaufen Dardanellen vorläufig unmöglich." Der Mann der Tat, der Offizier, hatte gewagt und gewonnen; nun kam der Staatsmann und rief „Halt". Souchon schickte den „General" nach Smyrna, um von dort mit Konstantinopel in Verbindung zu treten.

Bald darauf, zwischen 5 und 6 Uhr nachmittags, begegnen den deutschen Kreuzern zwei französische Postdampfer voller Reservisten. Da sie sich innerhalb griechischen Hoheitsgebiets befinden, läßt man sie ziehen; nur Deutschlands Feinde achten das Völkerrecht nicht. Die Zeit des Wartens wird dazu

ausgenutzt, um im Schutz der kleinen einsamen Insel Denasa Kohlen aus einem gemieteten Dampfer aufzufüllen. Am 10. früh ist diese Arbeit beendigt.

„General" hatte den Befehl, nach Smyrna zu fahren, um 7 Uhr abends erhalten. Als er die Antworten vom Admiralstab und der deutschen Botschaft in Konstantinopel an „Goeben" weiter gegeben hat, befiehlt ihm Souchon: „Sofort nach den Dardanellen!"

Am 10. August gegen 5 Uhr nachmittags laufen auch die beiden deutschen Kreuzer in die Meerenge ein. Um 9 Uhr erschienen 5 britische Kreuzer und 10 Zerstörer. Man verlangte englischerseits die Ausweisung der deutschen Schiffe oder die Erlaubnis, ebenfalls einlaufen zu dürfen. Die Pforte lehnte das eine und das andere höflich, aber bestimmt ab. In England war man empört, und Milne sowohl wie auch Troubridge hatten sich vor einem Kriegsgericht ob dieser moralischen Schlappe zu verantworten. Beide wurden ihres Postens enthoben. Die deutschen Kreuzer sind dann unter den Namen „Sultan Javus Selim" und „Midilli" — die türkische Bezeichnung für Mytilene — in die türkische Flotte eingereiht worden. Die deutschen Besatzungen aber blieben an Bord und tatsächlich änderte sich an deren Stellung nichts. Die türkischen in den Meerengen verfügbaren Seestreitkräfte wurden den Befehlen des Admirals Souchon unterstellt. Auch der „General" war nach Konstantinopel gefolgt.

Inzwischen zwang die britische Regierung unter Vorschiebung der ägyptischen, alle deutschen Kauffahrer aus dem feierlich als neutral erklärten Gebiet des Suez-Kanals auszulaufen, und bereit liegende britische Kreuzer nahmen sie auf See als gute Prise weg. Lehrreich für die, so an die Wertung von Verträgen durch Engländer glauben!

In Tsingtau lag der Kleine Kreuzer „Emden". Dieser lief am 1. August abends nach dem Gelben Meer aus, um bei Kriegsausbruch Handelskrieg zu führen. Er erhielt am 2. mittags die Nachricht vom Kriegsausbruch mit Rußland und Frankreich. Als der Kommandant, Fregattenkapitän v. Müller, der Besatzung davon Kenntnis gab und mit den Worten schloß: „Ich weiß, daß ich mich auf Euch verlassen kann", antworteten ihm drei donnernde Hurras. Es gelang, den 16 Kn. schnellen russischen Postdampfer „Rjäfan" im Japanischen Meer abzufangen. Indem er ein Geschwader von sieben französischen in der Nähe befindlichen Kriegsschiffen umging, gelangte der Kreuzer am 6. morgens mit seiner Prise unversehrt in Tsingtau an, wo bereits mehrere Hilfsdampfer in der Ausrüstung begriffen waren.

Ostsee

Die Ostsee ist ein Binnenmeer, das durch den Sund, den Großen und Kleinen Belt mit der Nordsee und dadurch mit dem Atlantischen Ozean in Verbindung steht. Der Sund ist östlich von schwedischem und westlich von dänischem Gebiet begrenzt; der Große Belt führt ganz durch dänische, der Kleine Belt durch deutsche und dänische Hoheitsgebiete. Für große Schiffe kommt hauptsächlich der Große Belt in Frage, während der Kleine Belt zwar genügende Wassertiefen aufweist, sein Fahrwasser aber derart gewunden und eng ist, daß er schwierig zu befahren und im Kriegsfall leicht zu sperren ist. Den Sund können wegen der geringen Wassertiefen bei seiner Einmündung in die Ostsee nur kleine Kreuzer von geringem Tiefgang, Torpedoboote und aufgetaucht fahrende U-Boote passieren.

Dänemark hatte den Großen Belt durch Minensperren für den internationalen Verkehr geschlossen; doch scheint es mehr als wahrscheinlich, daß britische Tauchboote ihn durchfahren haben. Hauptsächlich aber benutzten sie den Sund; man sagt, daß es ihnen dabei an dänischer Lotsenhilfe nicht gefehlt habe.

Im Nordosten zieht sich der Bottnische Meebusen als direkte Fortsetzung der Ostsee gute 300 Seemeilen nach Norden. An seinem äußersten Ende liegt auf schwedischem Gebiet der wichtige Erzhafen von Lulea. Die Gruppe der russischen Alandsinseln bildet die südliche Grenze des Meerbusens, deren hohe strategische Bedeutung bereits 1855 von England und Frankreich erkannt wurde. Das führte zu ihrer Forderung, daß das Zarenreich dort keine Befestigungen und Flottenstützpunkte anlegen dürfe. Durch ihre Lage beherrschen die Alandsinseln die Einfahrt zum Bottnischen Meerbusen wie Dover die östliche zum Englischen Kanal oder Gibraltar die westliche zum Mittelmeer. Der Archipel wird von 309 Granitinseln und Schären gebildet, von denen nur 80 bewohnt sind. Die sehr reich gegliederte westlich gelegene Hauptinsel Aland ist 385 qkm groß und wird von 20 000 Menschen bevölkert. Zwischen ihr und der schwedischen Küste zieht sich eine 45 km breite Fahrstraße hin, während nach Rußland ein ausgedehntes Schärengebiet sich ausbreitet, zwischen dem die Seefahrt sehr schwierig und gefährlich ist. Die Inselgruppe war ursprünglich schwedisch; 1809 mußte sie an Rußland abgetreten werden. Zar Nikolaus I. ließ auf Aland die Festung Bomarsund erbauen, die während des Krimkriegs von der englisch-französischen Flotte zusammengeschossen, erobert und dann geschleifet wurde; 1856 zwangen die Westmächte Rußland die Verpflichtung auf, von der wir weiter oben gesprochen haben. England wünschte, daß sein Seehandel nach dem Bottnischen Meerbusen nicht Gefahr laufe, russischerseits von den Alands aus bedroht zu werden. Ein befestigtes Aland bedeutet aber außerdem eine stete Bedrohung Mittel-

ſchwedens. Eine in Gefle gelandete ruſſiſche Armee hat nur 180 km bis Stockholm zurückzulegen. Es iſt deshalb begreiflich, daß die im Laufe des Kriegs auf engliſchen Rat erfolgte Befeſtigung der Alandsinſeln in Schweden die lebhafteſte Beſorgnis auslöſte. Man wußte dort ſehr wohl, daß dieſe Anlagen nicht nur für den Weltkrieg geſchaffen wurden, deren hauptſächliche Beſtimmung war, die deutſche Eiſenerzeinfuhr aus Lulea zu unterbinden und deutſche Seeſtreitkräfte, die den Seeverkehr zwiſchen Schweden und Ruſſiſch-Finnland abgeſchnitten hätten, am Eindringen in den Bottniſchen Meerbuſen zu verhindern. Man hatte in die neugeſchaffenen Anlagen ſo viel Geld und Arbeit geſteckt, daß nicht anzunehmen war, daß ſie nach dem Weltkriege wieder verſchwinden würden, daß ſie vielmehr eine Art Brückenkopf für den Einfall einer ruſſiſchen Armee nach der nur 45 km entfernten ſchwediſchen Küſte bilden würden. Mit ſehr großen Mitteln wurde im Laufe des Kriegs nicht nur die ganze Strecke von Mariehamm bis zur ruſſiſchen Küſte durch Minen und Befeſtigungen für einen Feind unpaſſierbar gemacht, ſondern es wurde auch eine große Minenſperre ausgelegt, die von Mariehamm quer über die Straße weſtlich Aland bis an die ſchwediſche Hoheitsgrenze verlief. Mit allen Mitteln der Neuzeit wurde in Torpvikan auf Aland ein Flottenſtützpunkt großen Stils für eine Flotte geſchaffen. Damit ſah ſich Schweden im Weſten durch England, im Oſten von Rußland ſchwer bedroht. Bei der rückſichtsloſen Ausdehnungspolitik des letzteren lag die Befürchtung nahe, daß das Rieſenreich in ſeinem Drange nach einem eisfreien Meere über kurz oder lang Schweden überrennen werde, um an die Nordſee zu gelangen. Deutſche Seeſtreitkräfte haben im Laufe des Kriegs mehrfach Vorſtöße gegen Aland unternommen und im Frühjahr 1918 dort eine Etappe für die Truppen eingerichtet, welche Finnland in ſeinem Befreiungskampfe von den ruſſiſchen Bolſchewikis unterſtützen ſollten.

Auf der Breite der Alandsinſeln zweigt ſich nach Oſten der Finniſche Meerbuſen ab und ſchneidet etwa 240 Seemeilen ins Feſtland hinein. An ſeinem Ende liegt Kronſtadt. Er wimmelt von Felſenriffen, ſo daß eine Seekarte jener Gegenden wie das Geſicht eines Menſchen ausſieht, der die ſchwarzen Pocken überſtanden hat. Nur durch zahlreiche Leuchttürme und Leuchtbojen iſt es Schiffen möglich gemacht, dort bei Nacht zu fahren. Das Geſtein im Grunde iſt ſtark eiſenhaltig, ſo daß die Schiffskompaſſe in dieſen Gegenden unzuverläſſig ſind. Im Norden des Finniſchen Meerbuſens breitet ſich Finnland, im Süden Eſtland aus. In erſterem liegen von Weſt nach Oſt von wichtigen Orten: Hangö, Helſingfors, Wiborg, Loviſa; in Eſtland in gleicher Reihenfolge Baltiſch-Port, Reval und Narva von zum Teil kriegsgeſchichtlicher Bedeutung.

An ſeiner ſüdweſtlichen Einmündung in die Oſtſee iſt eine Gruppe großer und kleiner Inſeln gelagert: Oeſel, Dagö, Moon und Worms, die ſtrategiſch beſonders wichtig ſind. Sie ſchließen den nach der in ſeinem ſüdlichen Teil

gelegenen Stadt Riga benannten Meerbusen nach Norden und Nordwesten ein. Von Norden führt der Moonsund, von Westen zwischen der in dem Kap Domesnäs endenden Halbinsel Nordkurlands und der südlichen Spitze der Insel Oesel eine Wasserstraße in den weiten Golf. Diese Inselgruppe war vor dem Kriege nicht verteidigt und wurde erst in seinem Verlauf befestigt. Namentlich hatten die Engländer auf der schmalen Halbinsel Sworbe, in die Oesel nach Süden ausläuft, mit 30,5 cm-SK bestückte Batterien angelegt.

Bereits mehrere Tage vor der Kriegserklärung waren die Russen feindselig gegen die in russischen Häfen liegenden deutschen Kauffahrer vorgegangen. Unter nichtigen Vorwänden wurden dieselben zurückgehalten, wenn sie auszulaufen versuchten, und am 2. August beschlagnahmt. Bedauerlicherweise ist Kapitänen, denen die Lage bedenklich erschien und die deshalb alles stehen und liegen lassen wollten, um ihre Schiffe zu bergen, von den deutschen Konsulaten dringend angeraten worden, zu bleiben, um die gespannte Lage nicht noch mehr zu verschärfen. Die Konsuln hatten im Auftrage des Auswärtigen Amts Berlin gehandelt. Eine ganze Reihe von Dampfern ist auf diese Weise unnötigerweise verloren gegangen. Der Dampfer „Prinz Eitel Friedrich" der Neuen Dampferkompagnie, der nach Stettin in See gegangen war, wurde bereits am 31. Juli durch russische Zerstörer nach Reval aufgebracht. Den Fahrgästen gestattete man, ihre Reise über Schweden fortzusetzen, die Besatzung wurde nach Sibirien gebracht. Die Leuchtfeuer an der russischen Küste wurden nicht mehr angezündet und der Nachtverkehr in den von Riffen wimmelnden Gewässern dadurch unmöglich gemacht. Die Einfahrten der Häfen wurden durch versenkte Dampfer gesperrt und dazu vornehmlich das gestohlene deutsche Schiffsmaterial verwendet. Im Rigaischen und Finnischen Meerbusen wurden ausgedehnte Minenfelder ausgelegt, eine besonders große Sperre von 25 Seemeilen Länge auf der Linie Helsingfors-Reval.

Was den Hafen von Libau anlangt, hatte die Erkundung ergeben, daß die drei in das durch ins Meer hinausgebaute Molen gebildete Hafenbecken führenden Einfahrten dieses für leichte Seestreitkräfte und Flieger wichtigen Stützpunktes durch Minen, versenkte deutsche Dampfer und russische Bagger unbrauchbar gemacht waren. Die Russen hatten begonnen, die Hafenanlagen zu zerstören, und die Kohlenvorräte in Brand gesteckt. Die Küstenbatterien waren scheinbar noch nicht armiert. Auch innerhalb der Kriegswerft wurden Brände beobachtet. Vielleicht war die Erkundung der beiden deutschen Kreuzer die Veranlassung, daß die Russen mit weit greifenden Absichten der deutschen Oberleitung rechnen zu müssen glaubten. Man dachte an deutsche Landungen in Estland oder Finnland, und deshalb wurde angeordnet, daß alles in russischen Stützpunkten Befindliche, was dem Feinde von Vorteil werden konnte, nicht in seine Hand fallen dürfe und darum seine etwa nötig werdende Vernichtung vorzubereiten sei. Die Nervosität des Marinekomman-

danten in Hangö hatte zur Folge, daß dort vom 8. Auguſt ab und die folgenden Tage Werte von vielen Millionen vernichtet worden ſind. Vieles wurde in ganz ſinnloſer Weiſe zerſtört, was ſehr wohl durch Wegführung hätte erhalten bleiben können. So zerſchlug man, um ein Beiſpiel anzuführen, die Spiegelſcheiben des Leuchtturms von Bogskaer, die 80 000 M. gekoſtet hatten, ſtatt ſie fortzuſchaffen. In Hangö wurde ein großer Dampfer zur Sperrung der Einfahrt verſenkt, die Hafenkräne ins Waſſer geſtürzt, Werkſtätten und Lagerhäuſer niedergebrannt, Quais und Hafenanlagen geſprengt. Die gewaltigen Detonationen dabei waren die Urſache, daß von einer großen Seeſchlacht zwiſchen der deutſchen und ruſſiſchen Flotte gefabelt wurde. Zu ſpät kam dem ganz kopflos gewordenen Kommandanten die Erkenntnis von der Unſinnigkeit ſeines Tuns, und er beging infolgedeſſen Selbſtmord.

Die Aufgaben, die der deutſchen Flotte in einem Kriege gegen Rußland zufielen, waren: Vernichtung der ruſſiſchen Kriegsſchiffe, Freihalten der Oſtſee für den deutſchen Handelsverkehr mit Skandinavien, Schutz der deutſchen Küſten, Deckung des nördlichen Flügels der deutſchen Oſtarmee gegen feindliche Unternehmungen von See, Unterſtützung der Armee bei Angriff und Verteidigung, Verhinderung des Eindringens britiſcher — franzöſiſche kamen nicht in Frage — Seeſtreitkräfte in die Oſtſee. Allem wäre die deutſche Seemacht mehr als gewachſen geweſen, wenn es ſich nur um Rußland gehandelt hätte; auch wenn Frankreich ebenfalls in Frage gekommen wäre, genügten ihre Kräfte. Ganz anders geſtaltete ſich jedoch die Lage, ſeit auch Großbritannien als Feind berückſichtigt werden mußte. Die ruſſiſche Flotte war bei Kriegsbeginn ſchwach, aber ihre zahlenmäßige Stärke wuchs im Laufe des Kriegs durch die Fertigſtellung der im Bau befindlichen Kriegsſchiffe. Vier Großkampflinienſchiffe konnten Ende 1914 derſelben eingereiht werden. Ebenſoviele Schlachtkreuzer befanden ſich im Bau auf Stapel. Hohe Intelligenz und gute Schulung, die dem Material erſt ſeinen militäriſchen Wert zu verleihen vermag, findet ſich beim ruſſiſchen Perſonal allerdings nur in beſchränktem Maße; und der kampfesfrohe Schneid, der fröhlich wagt, um Großes zu gewinnen, war im ruſſiſchen Seeoffizierkorps eine nicht eben häufige Erſcheinung. Daher kommt es, daß die Bedeutung der ruſſiſchen Flotte nicht völlig ihrer zahlenmäßigen Stärke entſprach. Nur im Minendienſt und in der taktiſchen Verteidigung waren die Leiſtungen gut.

Niemand kann ſagen, wie ſich dieſe Verhältniſſe geſtaltet haben würden, wenn eine britiſche Flotte in der Oſtſee erſchienen wäre. Auch der Mut färbt ab, ebenſo wie Feigheit anſteckend wirkt. Die Oſtſee wäre dann zu einem Hauptkriegsſchauplatz geworden, und wir haben allen Grund, uns zu beglückwünſchen, daß er ein Nebenkriegsſchauplatz geblieben iſt. Die britiſche Flotte hat ſich darauf beſchränkt, ein halbes Dutzend U-Boote dorthin zu ſchicken, um den Handelsverkehr zwiſchen Deutſchland und Schweden zu ſtören; die ruſſiſche

Flotte allein war aber nach jeder Richtung hin zu schwach, etwas Ernstes gegen Deutschland unternehmen zu können.

In jedem Kriege ist die erste und Hauptaufgabe einer Flotte, die des Gegners zu vernichten; denn die feindlichen Seestreitkräfte bilden eine stete Gefahr, und erst ihre endgültige Ausschaltung gibt der eignen Seemacht die erwünschte Bewegungsfreiheit, um an die Lösung anderer strategischer Aufgaben herantreten zu können. Der gute Wille zu einer Seeschlacht großen Stils war auch auf deutscher Seite vorhanden, aber er fehlte auf russischer; denn die russische Flotte fühlte sich zu schwach dazu. Wollte die deutsche Flotte sich aber mit der russischen schlagen, so mußte sie über deren Verbleib stetig unterrichtet bleiben. Als Mittel dazu diente die Aufklärung durch leichte Seestreitkräfte, die möglichst dicht an die feindliche Hauptkraft zu gelangen suchen mußten. Ihre Tätigkeit aber wurde durch die russischen Minen sehr behindert. Außerhalb der großen Sperre Helsingfors-Reval waren vorläufig feindliche Kräfte nicht festzustellen. Dort und vor dem Eingang zum Bottnischen Meebusen, zur Beobachtung der Alands mußten deutsche Kriegsschiffe Vorposten auslegen und durch fortwährende Vorstöße etwas über den Feind zu erfahren suchen. Zu ihrer Unterstützung und Ausnutzung etwaiger günstiger Lagen war hinter ihnen eine kampffähige Flotte zum Eingreifen bereit. Das bildete gleichzeitig den besten Schutz des friedlichen Seehandels mit Schweden, soweit Rußland in Frage kam. Um ein etwaiges Eindringen britischer Kräfte rechtzeitig zu erkennen, welche die Verbindung der in der nördlichen Ostsee handelnden deutschen Geschwader mit Kiel unterbrochen hätten, mußten Sund und Belte dauernd beobachtet werden. Drohte dem eignen Seehandel, woher auch immer Gefahr, so war es daraufhin möglich, rechtzeitig zu warnen.

Wir wissen nicht viel über die Taten unserer Flotte in dem ersten Zeitabschnitt auf diesem Kriegsschauplatz. Bekannt geworden ist eine Streife, vielleicht nur, weil sie mit einem schmerzlichen Verlust endete. Eine Gruppe deutscher Kreuzer und Torpedoboote, zu denen der kleine Kreuzer „Magdeburg" (1911, 4550 T., 27,6 Kn., sonst wie „Breslau") — Kommandant Korvettenkapitän Habenicht — und das Torpedoboot „V 26" gehörte, kehrte aus dem Finnischen Meerbusen von einer Erkundung zurück. Dicker Nebel war die Ursache, daß „Magdeburg" den Anschluß an die Gruppe verlor und am 27. August, eine Viertelstunde nach Mitternacht, auf felsigem Grunde festlief. Alle Versuche, mit eignen Mitteln den Kreuzer flott zu machen, scheiterten. Um 2 Uhr 10 Min. lichtete sich der Nebel so weit, daß man in 300 m Abstand Land sehen konnte. Es war Odensholm, eine kleine, 25 Seemeilen westlich Baltisch-Port und 15 Seemeilen von der Insel Worms gelegene Insel, auf der sich eine Kriegsküstenbeobachtungsstation befand. Auch nachdem man durch Überbordwerfen von allerhand Gegenständen das Schiff geleichtert hatte, konnten die Schrauben den Kreuzer nicht abbringen. Da erschien „V 26". Auch seine

Flottmachungsversuche hatten keinen Erfolg. „Magdeburg" blieb unbeweglich. Es ist wohl auf eine Meldung der Signalstation auf Odensholm zurückzuführen, daß um 4 Uhr morgens mehrere russische Kriegsschiffe erschienen. Zu ihnen gehörte auch der Panzerkreuzer „Pallada" (1906, 8000 T., 22 Kn., 2 St. 20,3-, 8 St. 15 cm-, 30 leichte SK und MG, 593 M. Bes.). Dem festgefahrenen deutschen Kreuzer gegenüber konnten die feindlichen Schiffe ihre Stellung so wählen, daß ihr Feuer nur von 4 St. 10,5 cm-SK erwidert werden konnte. Zwanzig Minuten nach 4 Uhr begannen die Russen zu schießen, die paar deutschen Kanönchen antworteten energisch, und es gab hüben und drüben blutige Verluste. Um 5 Uhr 10 Min. stellten die Russen das Geschützfeuer ein und überschütteten das Deck der „Magdeburg" mit Infanteriegeschossen. Möglichst unbeschädigt gedachte man sich des deutschen Kreuzers zu bemächtigen, der ja eine sichere Beute schien. Als sie einsahen, daß dieses Verfahren nicht zum Ziele führte, ließen sie wieder ihre Geschütze spielen. Es war ein hoffnungsloser Kampf für die Deutschen. Deshalb ließ der Kommandant alles für eine Sprengung des Kreuzers vorbereiten. Um 7 Uhr gab er den Befehl sie auszuführen. In zwei Teile brach die schöne „Magdeburg" auseinander. Die Verwundeten waren inzwischen an Bord des längsseit gerufenen Torpedoboots gebracht und in der Offiziersmesse gebettet worden. Die Besatzung der „Magdeburg" hatte auf Befehl Schwimmwesten angelegt, war über Bord gesprungen und größtenteils auf „V 26" gelangt. Dort schlug eine schwere Granate in die Offiziermesse und tötete viele. Eine der Turbinen wurde durch einen Treffer betriebsunfähig. So gab Kapitän Habenicht denn dem Torpedoboot Befehl, abzusetzen, als der Nebel wieder dichter wurde. Das Boot gelangte bald außer Schußbereich und am folgenden Tage nach Danzig, wo 14 Tote und 40 Verwundete sowie die an Bord genommenen Leute der Besatzung des Kreuzers gelandet wurden. Auf diesem waren zurückgeblieben: der Kommandant, 2 Offiziere, 3 Deckoffiziere, 14 Unteroffiziere, 65 Matrosen und Heizer. Sie sind in Kriegsgefangenschaft gefallen.

Aus den folgenden sechs Wochen ist nichts Bemerkenswertes zu melden. Der Aufklärungsdienst nahm seinen Gang. Es mag sich auch eins oder das andere ereignet haben, aber bekannt ist darüber nichts geworden. Erst am 11. Oktober hörte man einmal wieder etwas und diesmal Erfreuliches. Das deutsche U-Boot „U 26", Kommandant Kapitänleutnant Frh. v. Berkheim, sichtete an diesem Tage die russischen Panzerkreuzer „Bajan" und „Pallada", Schwesterschiffe. Frh. v. Berkheim kam auf „Pallada" zu Schuß. Der Torpedo tat seine Schuldigkeit. Der getroffene Kreuzer sank schnell und nahm seine Besatzung mit in die Tiefe. „Bajan" hatte sich einem Angriffe durch eiliges Wegdampfen entzogen. Er folgte damit den Befehlen, die aus Anlaß der Vernichtung der britischen Panzerkreuzer „Aboukir", „Cressy" und „Hogue" in allen feindlichen Flotten erlassen worden waren, um der Wiederholung eines

derartigen Massenverlustes durch ein kleines Boot vorzubeugen. Die deutschen Berichte lauteten sehr lakonisch, nach russischen waren die Panzerkreuzer von Zerstörern begleitet; sie widersprechen sich aber in manchem. Ein an Bord eines Zerstörers befindlicher Gewährsmann schrieb in der „Wetschernaja Wremja", daß die Schiffsgruppe soeben abgelöst und auf der Heimfahrt begriffen gewesen sei. „Um 2 Uhr nachmittags ruhte die Wache nach dem Essen neben den schußfertigen Geschützen. Plötzlich gab es eine gewaltige Explosion. Man sah, daß neben der ‚Pallada' ein ungeheurer Wasserspudel turmhoch aufstieg und der Panzerkreuzer, eingehüllt in eine schwarze Rauchwolke, sich stark auf die Seite legte. Gleich darauf erfolgte eine zweite Detonation. Wasserdampf und Rauchwolken hüllten den Kreuzer völlig ein. Nur die Mastspitzen sah man noch kurze Zeit aus dem Qualm herausragen." Die offenbar ganz nahen Zerstörer wurden, als ‚Pallada' gleich darauf unterging, wie bei heftigem Sturme hin und her geschüttelt. Als der Rauch sich verzogen hatte, war nichts mehr von dem Kreuzer zu sehen. Die Zerstörer eilten zur Unfallstelle, konnten jedoch weder Leichen noch Schiffbrüchige entdecken. Der Berichterstatter mutmaßt, daß bei dem ersten Treffer eine Munitionskammer, beim zweiten ein Heizraum getroffen worden sei. Möglicherweise seien auch Dampfkessel geborsten, jedenfalls waren dichte weiße Dampfwolken in die schwarzen gemischt. Fast vierundzwanzig Stunden hätten die Zerstörer an der Unfallstelle gekreuzt, ohne etwas anderes bergen zu können als ein paar Rettungsbojen. Die amtliche Russische Telegraphen-Agentur meldete über den Vorfall: „Am 11. Oktober um 2 Uhr nachmittags (russische Zeit) griffen feindliche U-Boote unsere Kreuzer ‚Bajan' und ‚Pallada' von neuem an, die in der Ostsee auf Vorposten lagen. Obgleich die Kreuzer alsbald ein heftiges Artilleriefeuer eröffneten, gelang es gleichwohl einem U-Boot, Torpedos gegen die ‚Pallada' zu schießen. Auf dieser trat eine Explosion ein und der Kreuzer versank mit der gesamten Besatzung in die Tiefe."

Eines gewissen humoristischen Beigeschmacks entbehrt der Erfolg nicht, den eine deutsche Fähre der Linie Saßnitz-Trelleborg zu verzeichnen hatte, deren Äußeres mit den beiden Schornsteinen, den Aufbauten und der seltsamen Heckform von dem eines gewöhnlichen Handelsdampfers wesentlich abweicht. Dazu kam seine große Geschwindigkeit. Alles zusammen macht es erklärlich, daß der Kapitän des englischen Dampfers „Thelma" am 9. September ein Kriegsschiff in ihr vermutete, das sich seinem Dampfer mit großer Fahrt näherte. Um sich dem drohenden Angriffe zu entziehen, jagte er seine „Thelma" östlich Smygehook auf Strand.

Im Oktober waren Meldungen von Norwegen über südlich steuernde britische U-Boote eingelaufen. Am 20. d. M. befand sich das dänische U-Boot „Havmanden" im Kattegat unfern Kronborg. Es fuhr aufgetaucht und führte die Flagge. Da wurden die Bahnen von zwei Torpedos beobachtet, die

glücklicherweise das Boot verfehlten. Deutsche U-Boote sind dort um jene Zeit nicht gewesen, so daß die Torpedos von ihnen nicht stammen können. Ein bei Nackehoved angetriebener und krepierter Torpedo konnte aus Sprengstücken als britisch festgestellt werden. Die britische Regierung hat sich denn auch, als das Vorkommnis durchaus nicht deutschen Booten in die Schuhe zu schieben war, bei der dänischen entschuldigt. Bald darauf wurden in der Ostsee britische U-Boote gesehen, die jedenfalls durch den Sund dorthin gelangt sein dürften, nachdem sie die am südlichen Ausgange desselben ausgelegte Sperre mit Lotsenhilfe durchfahren hatten. In Helsingfors wurden um jene Zeit mindestens fünf britische Tauchboote der E-Klasse festgestellt. Sie machten sich bald bemerkbar. Am 25. Januar 1915 wurde der Kleine Kreuzer „Gazelle" bei Rügen durch eines von ihnen angegriffen und beschädigt, so daß er im Dock des Stettiner „Vulkan" ausgebessert werden mußte. Mehrere Kriegs- und Handelsschiffe wurden erfolglos angegriffen, letztere ausnahmslos ohne vorherige Warnung.

Das russische Linienschiff „Andrei Pervoswanni" (1906, 17 700 T.) soll nach zuverlässigen Nachrichten bei Hangö lange auf einer Klippe gesessen haben, ehe es gelang, es abzubringen. Es wurde in Kronstadt ausgebessert, war aber eine Reihe von Monaten unverwendbar.

Am 17. November gingen zwei Kreuzer und zwei Halbflottillen Torpedoboote nach Libau, um diesen Hafen als Stützpunkt für leichte Seestreitkräfte unbenutzbar zu machen. Möglicherweise hat die Anwesenheit britischer U-Boote dazu die Veranlassung gegeben, die, nachdem die nördlicheren russischen Häfen eingefroren waren, dort einen Unterschlupf gefunden hätten, denn Libau ist fast das ganze Jahr hindurch eisfrei. Das war ja der Grund gewesen, der 1893 dazu geführt hatte, dort mit der Anlage eines Kriegshafens zu beginnen, der nach dem damals regierenden Zaren „Port Alexander III." benannt wurde. Außer einer Werft entstanden Kasernen, Wohnhäuser für Offizierfamilien, ein prächtiges Offizierkasino und eine Kathedrale, deren goldene Kuppel weit nach See hinaus leuchtete. Starke Strandbatterien nördlich und südlich der Stadt sowie ins Hinterland hinausgeschobene geschlossene Werke sollten den Platz gegen Angriffe von Land oder See schützen, der bestimmt war, ein Kriegshafen erster Klasse zu werden. Der Polizeimeister von Libau, Konkowitsch, ein ehemaliger Seeoffizier, wies immer wieder darauf hin, daß und weshalb Libau als Flottenstützpunkt ungeeignet sei und empfahl, statt seiner den Katharinenhafen an der Murmanküste auszubauen. Er wurde zunächst nicht gehört, und man steckte viel Geld in die Bauten. Erst nachdem man mit Port Arthur seine Erfahrungen gemacht hatte, gab man Libau auf und arbeitete von da an mit Hochdruck an der Schaffung eines Flottenstützpunktes in Reval, wo bis zu 50 000 Arbeiter beschäftigt wurden. Port Alexander III. sollte nur noch für kleine Kreuzer, Zerstörer und U-Boote Verwendung finden,

und damit erklärt sich auch, daß Libau als Festung in Verfall geriet. Im März 1915 warf Hindenburg die bis Memel vorgedrungenen Russen endgültig aus Ostpreußen hinaus und drang ostwärts vor. Hierbei waren Kriegsschiffe mit dem Heere in taktischem Zusammenwirken beteiligt, nach norwegischen Mitteilungen 7 große Schiffe und 28 Torpedoboote. Nach Rigaischen Berichten wurden Teile der deutschen Ostseeflotte am 28. März 1915 zwischen Libau und Windau gesehen. Die ersten Nachrichten brachten estländische Fischer, die nach Windau geflüchtet waren und 2 Panzerkreuzer nebst 12 Torpedobooten bei Libau gesehen hatten. Am 13. April belegte ein Kreuzer Bowendtshoff an der Mündung der Sevente mit 20 Schuß. Die Befestigungen von Libau waren inzwischen verstärkt worden. Am 23. April wurden Dorf und Schloß Polangen sowie russische Truppen an andern Stellen von deutschen Schiffen beschossen. Am 7. Mai wurde das inzwischen stark befestigte Libau von Heer und Flotte erobert und dabei ein Torpedoboot durch eine Mine beschädigt. Während dieser Geschehnisse sind zwar hier und da russische Kriegsschiffe aufgetaucht, haben sich aber jedem Gefecht mit fluchtartiger Eile entzogen. So konnten am 11. Mai bei Windau deutsche mit russischen Kreuzern nur auf große Entfernung Schüsse austauschen. Am 13. wurde ein im Regierungsdienst fahrender deutscher Handelsdampfer bei Libau von einem britischen U-Boot angegriffen. Ein von letzterem abgefeuerter Torpedo ging fehl, ein zweiter detonierte auf dem Grunde, und da die von ihm aufgeworfene Wassersäule zwischen dem Boote und Dampfer lag, so glaubte dieses einen Treffer erschossen, den Dampfer erledigt zu haben, und fuhr befriedigt von dannen.

Die russische Flotte ist im Mai 1915 in See gewesen, die deutsche versuchte erfolglos, sie zum Kampfe zu stellen. Die Einzelheiten der aufgewendeten Listen, um zu diesem Ziele zu gelangen, entziehen sich vorläufig — leider — der Mitteilung.

Die russische Marine hat von jeher zur Rebellion geneigt. Als der Tod des Chefs der Ostseeflotte, des Admirals v. Essen, bekannt wurde, glaubte man allgemein, daß er und 20 andere Offiziere, die der Tod gleichzeitig ereilte, einem Attentat zum Opfer gefallen seien. Von sonst gut unterrichteter Seite wird das bestritten. Mag Herr v. Essen nun durch einen Unglücksfall oder auf andere Weise sein Ende gefunden haben, jedenfalls war der Tod dieses fähigen und tatkräftigen Offiziers, der bei Port Arthur reichen Lorbeer geerntet hatte, ein ernster Schlag für die russische Flotte.

Am 22. Mai versenkte ein deutsches Flugzeug das russische U-Boot „Akula" (1908, 370 T.) und am 4. Juni „U 26" in der westlichen Einfahrt zum Rigaischen Meerbusen den Minendampfer „Jenissei" (1906, 2970 T.), von dessen mehr als 300 Köpfe starken Besatzung nur 32 Mann gerettet wurden.

Dann kam es zwiſchen einem deutſchen Kleinen Kreuzer und mehreren ruſſiſchen Zerſtörern zu einem Gefecht, in dem erſterer unbeſchädigt blieb, während einer der Zerſtörer ſchwer verletzt wurde und die andern Denkzettel erhielten.

Nach der Einnahme von Libau ſtießen am 28. Juni ein deutſches Küſtenpanzerſchiff, vier Kreuzer und mehrere Torpedoboote gegen Windau vor, deſſen militäriſche Anlagen beſchoſſen wurden. Ein deutſcher Fiſchdampfer, der als Minenſucher Dienſt tat, ſank durch eine hochgehende Mine. Ruſſiſche Zerſtörer wurden von einem Kreuzer angegriffen, der mehrere Treffer erſchoß. Deutſcherſeits waren keine Beſchädigungen oder Verluſte zu beklagen. Die abziehenden Ruſſen ſteckten Windau in Brand, das am 18. Juli von deutſchen Truppen beſetzt wurde.

In der Nacht zum 2. Juli hatten deutſche leichte Seeſtreitkräfte eine Vorpoſtenlinie nordöſtlich von Gotland beſetzt und dampften bei Tagesanbruch mit ſüdweſtlichem Kurſe zurück. Das Wetter war unſichtig. Nebelſchwaden lagen auf der See; namentlich in öſtlicher Richtung war die Fernſicht ſehr eingeſchränkt. Eine Gruppe, beſtehend aus dem Kleinen Kreuzer „Augsburg", dem Minendampfer „Albatros" (1907, 2200 T., 20 Kn., 8 St. 8 cm-SK, 199 M. Beſ.) und vier Torpedobooten, erhielt plötzlich aus einer im Südoſten lagernden Nebelbank Feuer. Etwa 7 bis 8 km entfernt entdeckte man vier große ruſſiſche Schiffe, die ſpäter als die Panzerkreuzer „Rurik" (1906, 17 200 T., 21 Kn., 4 St. 25,4-, 8 St. 20,3-, 20 St. 12-, 4 St. 4,7 cm-SK, 2 St. 45 cm-T.R., 899 M. Beſ.) und „Bajan", die geſchützten Kreuzer „Oleg" und „Bogatyr" (1903, 6900 T., 23 Kn., 12 St. 15-, 8 St. 7,5-, 4 St. 4,7 cm-SK, 2 St. 38 cm-T.R., 650 M. Beſ.) feſtgeſtellt wurden. In beträchtlicher Entfernung öſtlich von „Augsburg" und „Albatros" ſtanden „Roon" (1903, 9500 T., 21,4 Kn., 4 St. 21-, 10 St. 15-, 14 St. 8,8 cm-SK, 633 M. Beſ.) und der Kleine Kreuzer „Lübeck" (1904, 3250 T., 23,4 Kn., 10 St. 10,5 cm-SK, 2 St. 45 cm-T.R., 303 M. Beſ.). Das Breitſeitgewicht der deutſchen Schiffe an mittlerer und ſchwerer Artillerie betrug zuſammen 906 kg, das der ruſſiſchen 2323,8 kg. Die Höchſtgeſchwindigkeit des langſamſten deutſchen Schiffs, des „Albatros", ſtand gegen die des langſamſten ruſſiſchen um reichlich einen Knoten zurück. Die andern Ruſſen waren um 2 bis 3 Knoten ſchneller. Da der Minenleger außerdem weder an Bewaffnung noch Widerſtandskraft — er war völlig ungepanzert — militäriſche Bedeutung beſaß, ſo erhielt er den Befehl, auf neutrales Gebiet auszuweichen. Gleichzeitig meldete „Augsburg" an „Roon", daß er angegriffen ſei und um Unterſtützung bitte, und bemühte ſich, die Ruſſen vom „Albatros" ab- und auf ſich zu ziehen. Dieſer Verſuch ſcheiterte. Die Ruſſen ließen von dem „Albatros" dennoch nicht ab und überſchütteten ihn mit Feuer, das glücklicherweiſe ſchlecht gerichtet war. Zwei Stunden währte dieſer ungleiche Kampf, bei dem auf deutſcher Seite 2 St. 8,8 cm-SK

mit 19 kg Geschoßgewicht gegen eine Geschützmacht von 2323 kg Geschoßgewicht fochten. Das kleine Schiffchen setzte sich energisch zur Wehr und stellte sein Feuer erst ein, nachdem es die schwedische Hoheitsgrenze überschritten hatte. Das feindliche folgte ihm aber auch dorthin. Weitschüsse schlugen auf Land und veranlaßten einen Leuchtturmwärter, sich mit seiner Familie landeinwärts zu retten. Um 7¾ Uhr wurde der Fockmast des „Albatros" über Bord geschossen und das Schiff derart beschädigt, daß der Kommandant, Korvettenkapitän West, es um 8 Uhr 50 Min. auf Strand setzte, um es vor dem Sinken zu retten; 29 Mann waren gefallen. Sie und die Verwundeten wurden bei halbstock gehißter Flagge ausgebootet. Hierauf übergab Kapitän West Schiff und Besatzung den schwedischen Behörden zur Einschließung. — „Roon" und „Lübeck" waren inzwischen mit höchster Fahrt auf den Kanonendonner und den um das Dreifache überlegenen Feind zugefahren. Auf Schußweite herangekommen, faßten die Russen ihr Feuer auf das schwächste Schiff des Verbandes, die „Lübeck", zusammen, die ihnen am nächsten stand. Als um 8½ Uhr „Rurik" lebhaft in das Gefecht eingriff, wandten sich „Roon" und „Augsburg" diesem mit dem Erfolge zu, daß er abdrehte. Offenbar hatten die 21 cm-SK des deutschen Panzerkreuzers ihm empfindliche Treffer beigebracht. Die andern Russen folgten ihrem stärksten Gefährten und schlugen einen östlichen Kurs ein. Bald hatte der Nebel sie verschluckt. „Roon" und „Lübeck" waren nicht schnell, „Augsburg" allein nicht stark genug, um die Verfolgung aufnehmen zu können. Keines dieser drei Schiffe ist getroffen worden. Die russischen Berichte erzählen von fünf deutschen Kreuzern, vielen Torpedobooten und sogar U-Booten, die deutscherseits beteiligt gewesen seien. Durch eines der letzteren sei ein russischer Zerstörer beschädigt worden. Der deutsche Bericht sagt darüber nichts. Über Schweden wurde gemeldet, daß „Rurik" so zusammengeschossen gewesen sei, daß er noch am 17. Juli zur Ausbesserung in Kronstadt lag. Die Russen geben ihre blutigen Verluste auf 14 Tote an, die Beschädigungen ihrer Schiffe seien „leichte" gewesen. — „Albatros" wurde durch die Bergungsgesellschaft „Neptun" flott gemacht und dann nach Oskarshamm übergeführt, die Besatzung auf Gotland eingeschlossen.

Die nördlichen und westlichen Meere

Die Annahme, die britische Flotte werde sofort in der Deutschen Bucht erscheinen, erwies sich als irrig. Die zu Erkundungen ausgelaufenen deutschen Aufklärer stießen auch bei weiteren Fahrten auf keine feindlichen Schiffe. Deutsche Tauchboote dehnten ihre Streifen bis an die Ostküste Schottlands aus. Eine Rotte, zu der „U 15", Kommandant Kapitänleutnant Pohle, ge-

hörte, wurde am 16. August von einem britischen Geschwader entdeckt und beschossen. Nach englischen Meldungen — andere stehen nicht zur Verfügung — ist zunächst das Sehrohr des untergetaucht fahrenden „U 15" getroffen worden. Der Kleine Kreuzer „Birmingham" (1913, 5530 T., 26 Kn., 9 St. 15,2 cm-SK) wartete geduldig darauf, daß das Boot, das der Möglichkeit beraubt war, in getauchtem Zustande etwas zu sehen, an der Oberfläche erscheinen werde, um sich zu orientieren. Das geschah auch, und dabei gelang es „U 15" unterhalb des Turms mit einer 15 cm-Granate zu treffen. Durch das gewaltige Leck stürzten die Fluten so schnell ins Boot, daß dasselbe innerhalb kurzer Zeit sank und die Besatzung mit in die Tiefe nahm. Das andere Tauchboot hatte die Gefahr erkannt und blieb verschwunden. Es muß eben jeder Lehrgeld zahlen. Aber bereits zwei Tage später sollte „U 15" gerächt werden. Die beiden Kreuzer „Straßburg" und „Stralsund" hatten auf einer Erkundungsfahrt die englische Sicherungslinie unbemerkt durchfahren und befanden sich am 18. August früh von der Themsemündung kommend in der südlichen Nordsee auf nordöstlichem Kurse, als die nördlich stehende „Stralsund" um 5½ Uhr zu beiden Seiten seiner Marschrichtung je eine Gruppe von einem Kleinen Kreuzer und sechs Zerstörern sichtete, „Stralsund" setzte die Flagge und feuerte um 6 Uhr 55 Min. den ersten Schuß auf die eine Gruppe. Der Feind antwortete sofort; dann aber drehten die Kreuzer ab, und die Zerstörer stießen zum Angriff vor. Nachdem drei von ihnen durch Treffer kampfunfähig geworden waren — dem einen war die Kommandobrücke zusammengeschossen —, brachen sie das Gefecht ab und schlugen Kurs nach der Themsemündung ein. Das Gefecht hatte ein und eine halbe Stunde gedauert. Inzwischen war von „Straßburg" ein britisches U-Boot entdeckt und unter Feuer genommen worden. Es gelang, das Boot durch einen glücklichen Treffer zum Sinken zu bringen. Weitere feindliche Schiffe wurden nicht gesehen. —

Vor der Deutschen Bucht der Nordsee war eine aus Torpedobooten gebildete Vorpostenlinie ausgelegt worden, die sich von Borkum außerhalb Helgoland herum nach der schleswigschen Westküste zog. Hinter ihr standen zur Unterstützung kleine Kreuzer. Hierüber war die britische Admiralität durch zwei ihrer U-Boote unterrichtet, die am 7. August die Verhältnisse erkundet hatten. Auf Grund dieser Kenntnis sollte eine Flottenabteilung einen Vorstoß unternehmen, von dem man sich Großes versprach. Nur Schiffe von großer Schnelligkeit waren dabei beteiligt, und zwar die nahezu 30 Kn. schnellen sechs Schlachtkreuzer „Lion" — Flaggschiff —, „Queen Mary", „Princeß Royal" von 30 000 T., bewaffnet mit 8 St. 34,3-, 16 St. 10,2 cm-SK, 2 St. 53 cm-T.R., 1200 M. Bes., die etwas kleineren „New Zealand", „Invincible" und „Inflexible" von etwa 20 000 T., 26,6 Kn. Höchstgeschwindigkeit, im übrigen den vorgenannten ganz ähnlich, nur daß sie an Stelle von 34 cm-Kanonen mit 30,5 cm-Geschützen bewaffnet waren. Dazu fünf Panzer-

kreuzer „Curyalus", „Hogue", „Creſſy", „Aboukir", „Bacchante" (1899/1902, 12 200 T., 22 Kn., 2 St. 23,4-, 12 St. 15,2 cm-, 15 leichten SK, 5 St. 45 cm-T.R., 750 M. Beſ.), acht geſchützte Kreuzer „Birmingham", „Lowestoft" (ſiehe S. 69), „Arethuſa" (1913, 3600 T., 29 Kn., 2 St. 15,2-, 6 St. 10,2 cm-SK, 4 St. 53 cm-T.R., 400 M. Beſ.), „Southampton" (1912, 5500 T., 25,5 Kn., 8 St. 15,2 cm-, 4 leichte SK, 2 St. 53 cm-T.D.R., 400 M. Beſ.), „Fearleß" (1912, 3500 T., 26 Kn., 10 St, 10,2 cm-, 4 leichte SK., 2 St. 53 cm-T.R., 320 M. Beſ.), „Falmouth" (1910, 5300 T., 27 Kn., 8 St. 15,2 cm-, 4 leichte SK, 2 St. 53 cm-TR., 380 M. Beſ.), „Liverpool" (1909, 4900 T., 26 Kn., 2 St. 15,2-, 10 St. 10,2 cm-, 4 leichte SK, 2 St. 45 cm-TR., 375 M. Beſ.), „Amethyſt" (1905, 3050 T., 23,6 Kn., 12 St. 10,2 cm-, 8 leichte SK, 2 St. 45 cm-TDR., 300 M. Beſ.), 31 annähernd 1000 T. große 31—32 Kn. ſchnelle, mit 3 St. 10,2 cm-SK und 2 St. 53 cm-T.D.R. bewaffnete Zerſtörer und alle für den Hochſeekrieg verwendbare U-Boote, d. h. etwa zehn. Dieſen letzteren war die Hauptrolle zugedacht. Man erwartete, daß nach dem Einbruch in die deutſche Vorpoſtenlinie und auf den Alarm die Hochſeeflotte herauskommen werde. Die überlegene Geſchwindigkeit der britiſchen Schiffe würde es dieſen dann ermöglichen, einer Übermacht auszuweichen, und dabei die Verfolger auf eine Linie hinter ſich her zu ziehen, in der die britiſchen Tauchboote bereit lagen, die großen deutſchen Schiffe mit ihren Torpedos zu beſchießen. Geleitet wurde das Unternehmen von dem Führer der britiſchen Aufklärungsflotte, Admiral Beatty. Der Vorſtoß ſcheiterte, weil dieſiges Wetter herrſchte und die deutſche Hochſeeflotte nicht herauskam. Von deutſchen Kreuzern werden in den Berichten genannt: „Straßburg", „Stettin", „Mainz", „Cöln", „Ariadne", „Danzig" und „Frauenlob", Schiffe von 2700—4550 T., einer Höchſtgeſchwindigkeit von 21—27 Kn., bewaffnet durchweg mit zehn bis zwölf 10,5 cm-SK und 2 St. T.R., Beſatzungen von 281 bis zu 373 M. Artilleriſtiſch waren die britiſchen Schiffe, ſoweit ſchwere und mittlere Geſchütze in Frage kommen, um das Dreiundachtzigfache überlegen. Der erſte Stoß traf das nordweſtlich von Helgoland liegende Torpedoboot „V 187" (1911, 656 T., 32 Kn., 2 St. 8,8 cm-SK, 4 St. 50 cm-T.D.R., 83 M. Beſ.), auf dem ſich der Flottillenchef befand. Das Boot hatte von einem Torpedoboot die drahtloſe Meldung erhalten „Werde von feindlichen Zerſtörern gejagt". „V 187" konnte dieſes Boot aber nicht finden, dem es Hilfe bringen wollte. Statt deſſen tauchten aus dem Nebel zwei britiſche Zerſtörer auf, zu denen ſich gleich darauf vier weitere zunächſt noch nicht zu beſtimmende Schiffe fanden; „V 187" wollte ſich vor dieſer Übermacht auf Helgoland zurückziehen, ſah aber den Weg dorthin durch vier Zerſtörer verlegt, die es auf kleine Entfernung unter heftiges Feuer nahmen. In der erſten halben Stunde erhielt das Boot trotzdem nur ganz geringfügige Beſchädigungen; erſt ſpäter, als es an den ihm den Weg verlegenden Zerſtörern vorbei zu kommen ſuchte, traten

ernstere ein. Jetzt erschien auch noch ein kleiner Kreuzer, der das Feuer gegen das Boot eröffnete. Der Kommandant drehte darauf direkt gegen seine Verfolger zu und sah sich nunmehr von einem Kreuzer mit zehn Zerstörern umringt. Ein Entkommen war unter diesen Umständen ausgeschlossen. Es konnte sich nur darum handeln, ehrenvoll unterzugehen; „V 187" litt jetzt schwer; das vordere Geschütz wurde kampfunfähig, die blutigen Verluste häuften sich, der Kommandant wurde verwundet. Das Boot brannte; dichter Rauch hüllte es ein. Nur noch ganz langsam konnte es vorwärts kriechen. Da befahl der Kommandant, das Boot zu versenken. Mit Sprengpatronen wurde der Boden eingeschlagen. Die Überlebenden sprangen über Bord; das hintere Geschütz feuerte noch hartnäckig weiter, bis das Boot mit dem Bug voran in die Tiefe versank. Zwei Obermatrosen wurden von einem Zerstörer aufgenommen, sprangen aber wieder über Bord, als sie einen deutschen Kreuzer herankommen sahen und entzogen sich so der Gefangenschaft. Obwohl heftig mit Handwaffen beschossen, blieben sie unverletzt.

Auf den Alarm jagten die deutschen Vorpostenkreuzer auf den Kanonendonner zu. Das hatte auch „Ariadne" getan, die weit einwärts gelegen hatte. Als der Kanonendonner verstummte, kehrte der Kreuzer auf seine Bereitschaftsstellung bei Wangerooge zurück. Er sah die „Cöln" mit großer Fahrt westlich schäumen. Auf neue Funksprüche hin ging nun der Kreuzer unter dem Jubel seiner Besatzung abermals in westlicher Richtung vor. Bei Norderney wurden zwei große Schiffe bemerkt, die beim Näherkommen als zwei feindliche Schlachtkreuzer erkannt wurden. Von beiden Seiten mit 34 cm-Kanonen unter Feuer genommen, geriet der hintere Teil der „Ariadne" bald in Brand, und auch das Vorschiff wurde arg zusammengeschossen. Die blutigen Verluste waren sehr schwer. Der Verbandplatz wurde durch einschlagende Granaten verwüstet. Alle in ihm Befindlichen, darunter auch der Schiffsarzt, Stabsarzt Dr. Ritter v. Boxberger, wurden getötet. Das ganze Schiff wurde durchlöchert wie ein Sieb, die Maschine betriebsunfähig. In diesem Sturm feindlicher Sprenggeschosse wurden die noch gefechtsfähigen Geschütze jedoch ruhig weiter bedient, Leckficherungs- und Löschdienst nahmen ihren Gang wie bei Übungen. Dabei fiel der Erste Offizier, Korvettenkapitän Frank, im Zwischendeck. Plötzlich drehten die Schlachtkreuzer ab und verschwanden in westlicher Richtung. Statt dessen erschienen „Danzig" und „Straßburg". Es wurde versucht, den schwer beschädigten Kreuzer ins Schlepptau zu nehmen, was sich als unmöglich herausstellte, denn der Brand im Hinterschiff war nicht zu bewältigen und da die dort liegenden Munitionsräume nicht hatten unter Wasser gesetzt werden können, war jeden Augenblick das Auffliegen des Achterschiffs zu erwarten. Die Besatzung sammelte sich auf dem Vorschiff, und wie immer in höchster Not und wenn es ans Sterben geht, stimmten die Leute das deutsche Flaggenlied an. Dann drei Hurras. Die von den

beiden Kreuzern entsandten Boote nahmen Verwundete und Gesunde auf, während das Schiff sich immer mehr nach einer Seite überlegte und schließlich kenterte; 70 Mann waren gefallen, eine größere Anzahl war verwundet, darunter viele schwer.

Ein Unteroffizier der „Straßburg" schrieb: „Wir lagen am 28. morgens in einem Hafen und sollten nachmittags in See gehen.' Da traf schon früh morgens der Befehl ein, sofort auszulaufen. Es waren feindliche Zerstörer gemeldet, die schon von andern Kreuzern verfolgt wurden. Ein Unglück war das diesige Wetter, man konnte nicht weit sehen. Es dauerte nicht lange, da hörten wir Kanonendonner und sahen schließlich durch die dicke Luft das Aufblitzen der Salven. Aber es war nicht auszumachen, wer Freund oder Feind war, bis schließlich die Schiffe selbst in Sicht kamen. Wir sahen einen britischen Panzerkreuzer und drei kleine Kreuzer. Das Kriegstheater begann dann auch gleich; die 30,5 cm und 15 cm sausten nur so um unser Schiff; über uns weg und vor uns einschlagend, warfen sie mächtige Wassersäulen auf. Wir blieben die Antwort nicht schuldig. Der Feind war uns um das Sechsfache überlegen; aber Gott war mit uns, wir bekamen nur einen leichten Treffer, der weiter keinen Schaden anrichtete, als daß er er ein Loch in die Bordwand riß, das schon wieder geflickt wurde. Um nicht in eine Falle zu geraten, ließ der Kommandant etwas abhalten, und auch die Engländer verschwanden. Nun suchten wir die ‚Ariadne', die bei der Verfolgung der Zerstörer zwischen zwei englische Panzerkreuzer geraten und von diesen mit schwerer und mittlerer Artillerie auf 5500 m beschossen worden war. Sie wehrte sich tapfer und wollte ihr Leben so teuer wie möglich verkaufen. Durch unser Erscheinen wurden die Engländer von ‚Ariadne' abgelenkt, und diese bekam Luft. Von vorne bis hinten durchlöchert und überall brennend fanden wir sie dann. Auch ‚Danzig' war herangeeilt und beim Retten. Ich wurde mit einem Kutter längsseit geschickt, wo dauernd Granaten durch die Hitze explodierten. Ich brachte fünf Schwerverwundete und vier Unverletzte zu uns an Bord. Leider sind noch an demselben Abend drei der Verwundeten gestorben. Als letzter ging der Herr Kommandant von Bord, der bis dahin auf der brennenden Kommandobrücke ausgeharrt hatte. Welcher Geist in der Besatzung steckte, kannst Du daraus sehen, daß sie, den Tod vor Augen, drei Hurras auf den Kaiser und drei Hurras auf ihren Kommandanten ausbrachte ... Das Schiff legte sich dann auf die Seite und lief voll Wasser, bis es schließlich mit dem Kiel nach oben lag. Unser Rettungswerk war zu Ende; jetzt wollten wir's dem Feinde heimzahlen. Unsere Panzerkreuzer waren auch zur Stelle, und es ging auf die Suche, aber für diesen Tag vergeblich. Um Tote und Verwundete abzugeben, fuhren wir in den Hafen."

„Mainz" lag morgens bei Borkum, als feindliche Zerstörerflottillen gemeldet wurden. Sofort wurde „Klar Schiff" gemacht, und hinaus ging's zum

Kampf mit Gott für Kaiser und Reich! Gegen 12 Uhr wurden 12 britische Zerstörer gesichtet. Sie griffen sofort an. Trotz der Übermacht war die Gefahr aber noch nicht groß. Bedenklich wurde die Lage erst, als aus dem Nebel zuerst einige Kreuzer und dann „Lion" sichtbar wurden, dessen Riesengeschosse große Verheerungen anrichteten. Zwei Schornsteine und der Großmast wurden über Bord geschossen. Die Aufbauten sahen bald böse aus. Es gab viele Tote und Verwundete. Eine schwere Granate vernichtete den in der Offiziersmesse aufgeschlagenen Hauptverbandplatz. Alle dort Befindlichen wurden getötet. Trotzdem focht „Mainz", bis das letzte Geschütz unbrauchbar geworden war. Das Schiff sank, und das so schnell, daß zwei feindliche Zerstörer, die längsseit gekommen waren, nur einen Teil der Verwundeten und Unverwundeten an Bord nehmen konnten. Der Rest mußte aus dem Wasser aufgefischt werden. Als der Kreuzer mit wehender Flagge kenterte, brachten die auf die feindlichen Schiffe Geborgenen ihm drei Hurras. Es scheint, daß damals der bald darauf in Übung kommende Grundsatz noch nicht in der britischen Flotte bestanden hat, die deutschen Schiffbrüchigen ertrinken zu lassen, wie auch, daß die planmäßige Verhetzung des Volks noch nicht so tief gefressen hatte, wie das später der Fall war. Die Verwundeten der „Mainz" wurden verbunden und gelabt. Auf der Fahrt nach England starben noch einige von ihnen. Auf der Doggerbank sammelte die Flotte; und da erst wurde den Geretteten klar, wie ungeheuer die Übermacht gewesen war, gegen die sie zu fechten gehabt hatten. Die Verwundeten wurden zuerst nach Shotley bei Harwich gebracht und später nach Fort Pitt Hospital bei Chatham übergeführt, wo alles schlecht war, sowohl Behandlung wie Verpflegung. Erst kurz vor Weihnachten wurde es besser. Die deutschen und englischen Verwundeten wurden gleichmäßig behandelt. Ärzte und Schwestern benahmen sich untadelig. . Rekonvalenszenten wurden möglichst bald in die Gefangenenlager abgeschoben, um für neue Verwundete Platz zu schaffen. Einige der letzteren kamen nach King George-Hospital-London, einem ganz neuen riesigen Gebäude, wo alle glänzend untergebracht waren. Der Austausch Verwundeter führte den, dem ich diese Mitteilungen verdanke, dann über Vlissingen, Antwerpen, Lüttich und Aachen in die Heimat zurück. In Holland war die Aufnahme vorzüglich. Alles das sei hier aufgezeichnet, damit nicht gesagt werden kann, daß Erfreuliches im Verhalten unserer Gegner unterschlagen werde; aber es handelte sich um die ersten Tage des Weltkriegs; und in den späteren Abschnitten desselben werden wir — leider — das Gegenteil zu berichten haben.

Ein britischer Seeoffizier schrieb: „Wir sahen die ‚Mainz' gerade bevor sie sank, ohne damals schon zu wissen, was für ein Schiff es war. Es war unmöglich, sie zu erkennen, da sie nur noch einen halben Mast hatte, der stark brannte. Unser ‚Lurcher' nahm verschiedene ihrer Seeleute auf, ehe der Kreuzer sank. Nach Aussage der Offiziere des Schiffs war der Zustand einiger der

Verwundeten über alle Beschreibung schrecklich; man sollte nicht glauben, daß Menschen in dieser Verfassung leben können. Ich sah auch die ‚Cöln' sinken, nachdem sie von der ganzen Kreuzerdivision zusammengeschossen worden war. Es war ein schlimmeres Wrack als die ‚Mainz', und sie brannte so, daß sie zeitweise in Rauch und Flammen ganz verschwand. So sehr die Deutschen auch gescholten werden mögen, so ist doch kein Zweifel, daß eine so außerordentliche Tapferkeit wie die der Besatzung der ‚Cöln' selten ist; denn obgleich nur noch drei ihrer Geschütze gefechtsfähig waren und das Schiff einem Trümmerhaufen glich, wollte sie doch die Flagge nicht streichen. Unsere Kreuzer verließen sie, nachdem ihre Artillerie zum Schweigen gebracht war, aber bei ihrer Rückkehr, um die Menschen zu retten, feuerte ‚Cöln' noch einige Schüsse, so daß ‚Lion' sie vollständig zusammenschießen mußte. Es war eine Notwendigkeit; aber es machte uns alle sehr traurig, die ‚Cöln' nach ihrem tapfern Widerstande gegen eine überwältigende Übermacht untergehen zu sehen. Als sie sank, rief ‚Lion' uns und drei andere Zerstörer dorthin, um zu retten; aber gerade als wir die Boote herunterließen, erschien ein U-Boot *), und so mußten wir die armen Teufel ihrem Schicksal überlassen. Hätten wir gestoppt, so wäre es uns wie später ‚Hogue' und ‚Cressy' gegangen." Ein anderer Seeoffizier schrieb: „‚Mainz' wurde von ‚Arethusa', ‚Fearleß' und vielen Zerstörern beschossen. Nach 25 Minuten sahen wir, daß sie brannte und vorn wegsank. Gleichzeitig erschienen die Schlachtkreuzer, die ihr so zusetzten, daß ihr Zustand einfach unbeschreiblich war." Aber auch ‚Arethusa' war böse zugerichtet und gefechtsunfähig. Sie hatte von zwei deutschen Kreuzern und mehreren Torpedobooten Feuer bekommen und wurde sehr oft getroffen. Nur ein 15 cm-Geschütz war noch gefechtsfähig. Bei Geschütz Nr. 2 brach eine Feuersbrunst aus, die aber gelöscht werden konnte. Die Maschine war derart beschädigt, daß der Kreuzer nur noch 6 Kn. lief. Um 10 Uhr 35 Min. eröffnete ein deutscher Kreuzer von neuem das Feuer gegen sie, so daß die Lage der ‚Arethusa' geradezu kritisch wurde. Da kamen ‚Fearleß' und eine Zerstörerflottille zu Hilfe und entlasteten sie. Um diese Zeit war ‚Arethusa' bewegungsunfähig geworden. Sie erbat Hilfe; aber erst um $9^1/_2$ Uhr abends nahm ‚Hogue' sie ins Tau." Von „Cöln" wurde nur der Heizer Neumann gerettet. Er sagte, daß „Cöln" und „Mainz" gegen sechs Schlachtkreuzer gefochten hätten. Der größte Teil der Besatzung war schon gefallen, als die Überlebenden auf Befehl mit Schwimmwesten über Bord sprangen. Das Schiff sank, als Neumann etwa 150 m von ihm entfernt war. Er wurde von einem Torpedoboot aufgefischt.

Von „Stettin" wurde gemeldet, daß sie eine Granate ins Achterschiff erhielt, die den Zahlmeister und Feuerwerker tötete, 8 Matrosen verwundete und die Offiziersmesse verwüstete. Trotzdem sie von 25 britischen Zerstörern und einem Kreuzer umgeben war, brach sie durch; acht gegen sie lancierte Torpedos

*) Deutsche U-Boote sind nicht anwesend gewesen.

gingen fehl. Ein Schornstein, das Achterschiff und der Funkenapparat wurden zerschossen; sie hatte 4 Tote, 8 schwer und 5 leicht Verwundete.

Auch eine Anzahl britischer Zerstörer war böse mitgenommen, obgleich sie mit so ungeheurer Übermacht gegen zahlenmäßig ganz schwache Kräfte gefochten hatten. In der „Daily Mail" wurde allerdings eine Schilderung gegeben, aus der man den Eindruck gewinnen muß, daß das Verhältnis ein umgekehrtes gewesen sei. Es heißt da: „Das Gefecht wurde durch den Angriff der leichten Einheiten eingeleitet. Ein britischer Zerstörer gelangte bis unter die feindlichen Forts" *) (Unwahr, kein britisches Schiff ist bis in Sicht von Helgoland oder eine der ostfriesischen Inseln gelangt) „und in Schußweite der deutschen Kreuzer. Dort mußten die britischen Zerstörer sich zurückziehen, da sie den schweren Geschützen nicht gewachsen waren" (Das schwerste deutsche Geschütz, das an diesem Tage gefochten hat, war von 10 cm Kaliber, demselben, wie die britischen Zerstörer es besaßen), „aber bei der Wendung war jedes einzelne Schiff einem vernichtenden Feuer ausgesetzt, ‚Laurel', ‚Liberty', ‚Laertes' und ‚Lys' wurden von der ‚Mainz' und deren Gefährten aufs Korn genommen. Die andern kamen durch; ‚Laertes' blieb liegen, eine Granate der ‚Mainz' war in der Maschine krepiert. Hilflos trieb der Zerstörer auf dem Wasser und wurde von den deutschen Kreuzern heftig beschossen. Ein Sturm von Granaten ging über das kleine Fahrzeug. Kommandant und Besatzung waren überzeugt, daß ihr Ende gekommen sei. Aber niemand dachte an Übergabe" (Welcher Heldenmut!). „Alle Offiziere blieben auf ihrem Posten (!), während in der Maschine verzweifelte Anstrengungen gemacht wurden, den Schaden auszubessern. Da kam ‚Lapwing' und suchte den Verwundeten ins Tau zu nehmen. Der Versuch mißlang. ‚Laertes' wandte seine Breitseite den deutschen Schiffen zu, die ihre Anstrengungen verdoppelten, um sich die Beute nicht entgehen zu lassen. Alles schien verloren, und man bereitete sich aufs Ende vor, als plötzlich lauter Jubel ausbrach: aus dem Nebel tauchte ‚Lion' auf, der Zerstörer war gerettet und konnte später fortgeschleppt werden." Erhält man da nicht den Eindruck, als habe ein winziges Häuflein britischer Helden gegen die brutale Übermacht teutonischer Barbaren zu fechten gehabt? So schreibt man in Großbritannien Seekriegsgeschichte! Die genannten britischen Zerstörer waren allerdings stark zerschossen und hatten große blutige Verluste. Auch „Goshawk", „Druid", „Phönix", „Fearleß" und „Amethyst" hatten gelitten. Aber hauptsächlich hat sich die Wirkung der deutschen Artillerie an den großen britischen Schlachtkreuzern erschöpft. Daß der Überfall den Deutschen drei gute Kreuzer und ein Torpedoboot kostete, erklärt sich mit dem nebligen Wetter, das die richtige Einschätzung der Stärke des Feindes verhinderte. So hat das aus dem Drange „'ran an den Feind" geborene Vorstürmen ein-

*) In Klammern sind die Richtigstellungen zu der englischen Darstellung gegeben.

zelner Schiffe und ihr unverhofftes Aufprallen auf die britischen schweren Kreuzer zu beklagenswerten Verlusten geführt. Die eigentliche Absicht des Feindes, die deutschen Großkampfschiffe vor die Rohre der bereit liegenden britischen Tauchboote zu locken, scheiterte aber. Auch auf die kampfesfrohe Stimmung der Flotte blieb der 28. August ohne Einfluß; im Gegenteil: das Selbstvertrauen war nur gewachsen.

Inzwischen hatte die Verseuchung der britischen Küstengewässer durch Minen ihren Fortgang genommen, und viele Schiffe, darunter das Großkampfschiff „Audacious" (1912, 27 000 T.), sind ihnen zum Opfer gefallen.

Am 5. September kreuzte die britische 8. Zerstörerflottille, zu der auch der Kleine Kreuzer „Pathfinder" (1904, 3000 T., 270 M. Bes.) als Führerschiff gehörte, vor dem Firth of Forth. Es gelang dem deutschen Tauchboot „U 21" so dicht an den Kreuzer heranzukommen, daß er einen Torpedo gegen ihn loslassen konnte. Fockmast, vorderer und das obere Drittel des mittleren Schornsteins gingen über Bord. Das im vordern Drittel getroffene Schiff sank so schnell, daß nur 10 Mann der Besatzung durch die Zerstörer „Expreß" und „Star" gerettet werden konnten; denn die Boote befanden sich 20 bis 24 Seemeilen von der Unfallstelle entfernt. Der amtliche englische Bericht kleidet das in die Form: „Verlust 4 Tote, 13 Verwundete, 243 V e r m i ß t e."

Am 9. September strandete der 17 600 B.R.T. große Hilfskreuzer „Oceanic", einer der Windhunde des Ozeans, an der schottischen Küste.

Am 13. September wurde der älteste und kleinste deutsche Kreuzer „Hela", nachdem er soeben von Vorposten abgelöst worden war, um 8½ Uhr morgens 6 Seemeilen südlich von Helgoland durch das britische U-Boot „E 9" torpediert. Trotzdem das hinten getroffene Schiff nur noch 20 Minuten schwimmen blieb, gelang es doch, die Besatzung zu retten. Nur drei Leute wurden vermißt, die wahrscheinlich bei der Detonation des Torpedos in den untern Räumen getötet worden sind. Der Kommandant blieb bis zuletzt und sprang dann zugleich mit dem Ingenieur und Schiffsarzt über Bord. Erst nach einer Stunde sind sie von einem Dampfer aufgenommen worden.

Am 20. September verließ das deutsche Tauchboot „U 9" Helgoland mit einem „ehrenvollen Auftrage", wie der Kommandant, Kapitänleutnant Weddigen, an seine Frau schrieb. 26 Köpfe stark — 2 Seeoffiziere, 1 Ingenieur, 2 Deckoffiziere, 7 Unteroffiziere, 4 Matrosen, 10 technisch ausgebildete Heizer — war die Besatzung des kleinen Fahrzeugs, dem ein ungeahnter Erfolg beschieden sein sollte. Am 22. morgens um 6 Uhr befand sich das Boot 20 Seemeilen nordwestlich von Hoek van Holland. Am westlichen Horizont erschienen die Masten von drei großen Schiffen. Als sie näher kamen, wurden sie als in Kiellinie fahrende ältere britische Panzerkreuzer erkannt. „U 9" zeigte nur zeitweise das Sehrohr über Wasser. In der Zentrale äugt Weddigen durch dasselbe nach dem Feinde. Den ersten läßt er vorbei fahren. Als der zweite

— es war „Aboukir" — in der günstigen Richtung ist, die Uhr zeigt 20 Min. nach 7, ruft der Kommandant: „Los!" Der Lancierhebel dreht sich, und der erste Torpedo beginnt seinen Lauf. Wird er treffen? Noch ehe er sein Ziel erreichen kann, hat das leere Rohr ein neues Geschoß aufgenommen. Da — ein dumpfer Schlag — für jeden Mann deutlich vernehmbar, kündet, daß der Torpedo seine Schuldigkeit getan hat. Längsseit des „Aboukir" ist eine riesige kirchturmhohe Wassersäule unter ohrenbetäubendem Krachen aufgestiegen. Eine weite Bresche ist in den Boden des Kreuzers geschlagen, durch die sich die Flut gurgelnd und schäumend ins Innere ergießt. Schwer neigt sich das auf den Tod getroffene Schiff. Immer stärker wird die Schlagseite. Nach drei oder vier Minuten ist die Stelle leer, an der soeben noch ein mächtiges Kriegsschiff geschwommen hat. „Hogue" und „Cressy" hatten vollauf Zeit gehabt, alle ihre Boote zu Wasser zu bringen, um die Besatzung der „Aboukir" zu retten, von der man allgemein annahm, daß sie auf eine Mine gelaufen sei. Um 7 Uhr 50 Min. war man auf der „Hogue" eifrig an der Arbeit, die Geborgenen zu betreuen, als an der Seite dieses Schiffs ebenfalls eine Detonation erfolgte. Mit „Hogue" ging es noch schneller als mit „Aboukir". Inzwischen näherten sich Torpedoboote sowie Kauffahrer und halfen bei der Bergung der im Wasser Treibenden. Alle wurden auf „Cressy" gebracht. Ein Seekadett erzählte dort, wie er von der „Aboukir" ins Wasser gesprungen und auf die „Hogue" gebracht worden sei. Seine nervösen Augen irren dabei über das Wasser. Da werden sie plötzlich starr. Er wirft die Arme in die Luft und ruft: „Da kommt es wieder!" und hundert Stimmen schreien: „Ein Torpedo!" Man sah den Goldfisch heranschießen, hinter ihm seine silberne Spur. Um 8 Uhr 20 Min. traf er die „Cressy" hinter der vordern Kommandobrücke. Das Schiff hatte keine Zeit mehr gehabt, der auf „Alle Kraft voraus" arbeitenden Maschine und dem hart gelegten Ruder zu folgen. Aber noch sank es nicht; erst als ein zweiter Torpedo seine Seiten aufgerissen hatte, verschwand auch dieser Kreuzer vom Meere. Ähnlich wie dem Seekadetten erging es auch dem Ersten Offizier der „Aboukir", der dreimal Schiffbruch erlitt und dreimal gerettet wurde, zuletzt von einem holländischen Dampfer, nachdem er drei Stunden im Wasser getrieben hatte. Die Besatzung aller drei Schiffe war 2265 Köpfe stark, und damit erklärt sich, daß trotz der von allen Seiten heraneilenden Hilfe 1460 Menschen das Leben eingebüßt haben. Es war ein Unglückstag für das stolze Albion, das sich dagegen sträubte, zugeben zu sollen, daß drei seiner Meeresgoliaths von einem einzigen kleinen David gefällt worden waren. Die englischen Zeitungen erzählten von 5 U-Booten und gingen dann auf 3 herunter, die natürlich von so und so vielen gesehen worden waren. Mehrere von ihnen sollten durch das wohlgezielte Feuer der Panzerkreuzer vernichtet worden sein. Selbstverständlich fehlte es auch nicht an den üblichen Verdächtigungen der deutschen Rohlinge, die auf die

im Wasser treibenden Schiffbrüchigen geschossen haben sollten und derartigen häßlichen der Einbildungskraft lügnerischer Zeitungsmenschen entsprungenen Märchen, wie sie zu Tausenden über deutsche Soldaten und Seeleute wieder und immer wieder verbreitet worden sind. Die Lügen der Presse halfen nichts, schließlich drang die Wahrheit doch durch. Freilich auch an ernsten Betrachtungen fehlte es nicht. So schrieb „Daily Chronicle": „Kapitänleutnant Weddigen, der mit ‚U 9' unsere drei Panzerkreuzer versenkte, hat sich als sehr mutiger und fähiger Offizier gezeigt. Die britische Flotte will nicht mit dem Lobe eines Kameraden zurückhalten, der unser letztes Unglück verursachte. Wir müssen anerkennen, daß die deutschen U-Bootoffiziere in der Lage sind, ihren schwachen Kriegskräften zu höchstmöglicher Leistungsfähigkeit zu verhelfen. Die deutschen U-Boote bedeuten für uns eine ernste Gefahr, mit der man rechnen muß." Die Admiralität zog aus der Katastrophe ihre Lehren, indem sie anordnete, daß bei U-Bootangriffen auf einen Verband die nicht betroffenen Schiffe Rettungsarbeiten zu unterlassen und sich einem Angriff sofort durch Abdampfen mit höchster Geschwindigkeit zu entziehen hätten. Im übrigen tröstete man das Volk damit, daß es sich um ältere Schiffe handle, deren militärischer Wert gering gewesen sei.

Ein britischer Admiral schrieb damals in der „Westminster Gazette": „Unsere Schiffe fahren still und ruhig auf der See. Plötzlich bersten sie auseinander und sind verschwunden. Wir sprechen immer von Minen. Auch die vollbringen ihr grausames Werk. Alle Anzeichen aber deuten darauf hin, daß die U-Boote Deutschlands hart an der Arbeit sind. England ist unstreitig Herrin der Meere. Was nutzt das aber, wenn Deutschland unter der Meeresfläche herrscht? Der Kampf unter der See und hoch in der Luft zeigt Deutschland als Meister. Die Waffen, die in diesem Kriege erst die Feuertaufe erhalten haben, sind vorderhand ausschließlich zu Waffen Deutschlands geworden . . . Der große Erfolg dieser geheimnisvollen Kampfmittel trägt aber die Nervosität ins Land, ins Heer und in die Flotte . . ."

„U 9" war zunächst unter Wasser nordöstlich gefahren, dann aufgetaucht und hatte die Weiterreise über Wasser fortgesetzt. Um 11 Uhr sah es sich von Zerstörern verfolgt, denen es sich durch Tauchen entzog. Nach dem Passieren von Terschelling funkte Weddigen: „‚U 9' hat am 22. September morgens bei Hoek van Holland drei englische Panzerkreuzer versenkt." Noch am Abend des 23. konnte Wolffs Telegraphenbüro berichten: „‚U 9' heute nachmittag unversehrt zurückgekehrt."

Ja, der 22. war ein Unglückstag für England.

Am 6. Oktober fiel das deutsche Torpedoboot „S 116" (1902, 420 T.) vor der Ems dem Angriff des britischen Tauchboots „E 9" zum Opfer. Dieser zweite Erfolg hat zur Folge gehabt, daß der Kommandant des U-Boots vom

Größenwahnsinn ergriffen wurde: er fuhr seit diesem Tage mit einer schwarzen Flagge umher, die einen Totenkopf und gekreuzte Schenkelknochen zeigte.

Am 15. desselben Monats rächte Weddigen diesen Schlag durch die Vernichtung des älteren Kreuzers „Hawke" (1899, 7820 T., 550 M. Bes.) in der nördlichen Nordsee. Da das Schwesterschiff „Theseus", das mit „Hawke" zusammen fuhr, den erlassenen Befehlen der Admiralität entsprechend, schleunigst das Weite suchte, und das getroffene Schiff schnell sank, so war der Verlust an Menschenleben groß. Nur 50 Mann wurden von einem vorbei kommenden Dampfer geborgen. Weddigen schrieb darüber am 20. an seine Frau: „Entsinnst Du Dich, gelesen zu haben, daß am 15. 60 km von Schottland ein britischer Kreuzer in den Grund gebohrt ist? Die armen Kerle im Wasser taten mir leid. Sie sind zum Teil von einem Dampfer übernommen worden und werden in ihrer Heimat berichtet haben, und von da wird die Kunde auch nach Deutschland gelangt sein. ‚U 9' hat es gemacht. Der Erfolg ist mehr moralischer als praktischer Art ... Ich weiß den Namen noch nicht, erst in Helgoland werde ich ihn erfahren. Über sechs Stunden dauerte der Kampf, aber schließlich habe ich ihn doch zu fassen gekriegt. Nach 7 Minuten war er von der Bildfläche verschwunden."

Am 16. Oktober war eine Halbflottille deutscher Torpedoboote — „S 115", „S 117, „S 118", „S 119"; Schwesterbooten von „S 116" — zu einer Fahrt nach Westen ausgelaufen. Mit welchem Auftrage ist nicht bekannt geworden; es muß sich aber um eine sehr gefahrvolle Aufgabe gehandelt haben; denn es befanden sich nur Freiwillige an Bord. Allerdings alles Leute der ursprünglichen Besatzungen, die es sich nicht nehmen lassen wollten, auf ihren Booten bleiben zu dürfen. Vielleicht sollten die Boote nach Zeebrügge. An der holländischen Küste wurde die Halbflottille von einer erdrückenden Übermacht angegriffen. Der Kleine Kreuzer „Undaunted" (1914, 3600 T., 29 Kn., 2 St. 15,2-, 6 St. 10,2 cm-SK), die Zerstörer „Lance", „Lennox", „Legion" und „Loyal" (1914, 950 T., 31/32 Kn., 3 St. 10,2 cm-SK) stellten sie zum Gefecht. Die Torpedoboote suchten zum Nahegefecht zu gelangen, um ihre Torpedos zur Wirkung zu bringen; der Gegner konnte das dank seiner überlegenen Geschwindigkeit leicht vereiteln. Im Artilleriegefecht war die britische Überlegenheit aber denn doch gar zu groß. Zwei 15,2- und fünfzehn 10 cm gegen acht 5 cm bilden eine Übermacht, die sich durch die Zahlen 300 : 14 ausdrücken läßt. Also um das Dreißigfache waren die Briten in diesem Gefecht artilleristisch überlegen. Sie müssen sehr schlecht geschossen haben; denn erst nach ein und einer halben Stunde waren die Boote versenkt. Das Wetter war ruhig und hätte Rettungsarbeiten begünstigt. Die Briten bargen aber nur 31 von den 240 Mann, die sich ursprünglich an Bord der Boote befunden hatten. Gerade genug „zum Ausfragen". Noch nach mehreren Tagen fanden holländische Fischer treibende Leichen deutscher Seeleute, die von Rettungsgürteln oben

gehalten wurden, die zweifellos verhungert, verdurstet oder erfroren sind. „Undaunted" brachte an demselben Tage unser Lazarettschiff „Ophelia" auf, das auf den Kampfplatz geschickt worden war, und begründete diesen Verstoß gegen die internationalen Abmachungen kühnlich damit, daß „Ophelia" der britischen Regierung nicht als Lazarettschiff bekannt gegeben sei, auch unter Verhältnissen bei Yarmouth angetroffen wurde, die erkennen ließen, daß es sich um einen Streuminendampfer handle. Wenn das Schiff tatsächlich nicht als Hospitalschiff angemeldet worden sein sollte, so hat die Regierung in Washington ihrer Pflicht nicht entsprochen. Sie hatte am 7. September 1914 der deutschen mitteilen lassen, daß sie die Liste der damals ausgerüsteten deutschen Lazarettschiffe, in der auch „Ophelia" aufgenommen war, an die britische Regierung weiter gegeben habe. Was das andere betrifft, so befanden sich an Bord der „Ophelia" nur Ärzte, Krankenpflegerpersonal und Seeleute, die als Nichtkämpfer kenntlich waren. Möglicherweise erklärt sich das Vorgehen der britischen Admiralität damit, daß sie bereits schon damals das Genfer Kreuz mißbrauchte und annahm, die Deutschen würden es ebenso machen. Es befand sich auch keine Mine an Bord, und das Schiff wurde nicht bei Yarmouth, sondern an der holländischen Küste aufgebracht. Im übrigen hat Großbritannien niemals nach Recht gehandelt, sondern nach dem Grundsatze, daß im Kriege alle Mittel gelten, auch die verwerflichsten. Es kann nur immer aufs neue betont werden, daß es einem derartigen Vorgehen gegenüber nur e i n erfolgversprechendes Gegenmittel gibt: Gleiches mit Gleichem. Das gilt auch von den Dumdumgeschossen, die den ganzen Krieg hindurch von Engländern und Franzosen benutzt worden sind. Verhandlungen führen in solchen Fällen zu nichts. Da das Dumdumgeschoß eine schwerere Wunde schlägt als ein gewöhnliches, so bleibt nur übrig, ebenfalls Dumdumgeschosse anzuwenden, wenn man nicht in militärischen Nachteil geraten will. — Bei der Landung in Yarmouth wurde die Besatzung der „Ophelia" vom Plebs in unflätigster Weise beschimpft.

Am 18. Oktober wurde das britische Tauchboot „E 3" durch deutsche Vorpostenboote in der Nordsee versenkt.

Es wurde bereits erwähnt, daß das Großkampfschiff „Audacious" (1912, 23 400 T.) verloren ging. Die Vorgänge, die zu dem Verlust dieses wertvollen Schiffs führten, vollzogen sich unter folgenden Umständen. Das zweite britische Linienschiffsgeschwader, dem „Audacious" zugeteilt war, war am 27. Oktober aus Lough Swilly zu Übungen ausgelaufen. Plötzlich erfolgte an der Seite des Schiffs eine starke Detonation. Man glaubte, es handle sich um den Angriff eines deutschen Tauchboots und verfuhr entsprechend den neu erlassenen Befehlen der Admiralität, d. h. alle Schiffe dampften mit größter Geschwindigkeit davon. Tatsächlich rührte aber die Explosion von einer dort ausgelegten deutschen Streumine her. „Audacious" war schwer beschädigt und

manövrierunfähig geworden. Nur der Kleine Kreuzer „Liverpool" (4900 T.) war zur Hilfeleistung zurückgelassen. Da hohe See lief, konnte das vergleichsweise kleine Schiff nicht viel tun, und so war es ein glücklicher Zufall, daß der Schnelldampfer „Olympic" gerade die Unfallstelle passierte. Mit seiner Hilfe gelang es, die Besatzung des Großkampfschiffs zu bergen. Dieses selbst wurde gesprengt und ist gesunken. Die britische Admiralität hat bis auf den heutigen Tag den Verlust nicht zugegeben und veranlaßt, daß die Besatzung und die Fahrgäste der „Olympic" interniert wurden, damit nichts darüber in die Öffentlichkeit dringe. Schließlich konnte man aber die Menschen nicht jahrelang gefangen halten, sondern mußte sie laufen lassen, und so ist der Verlust doch zur allgemeinen Kenntnis gelangt. Auch den britischen Hilfskreuzer „Rohilla" (1900, 7400 B.R.T.) ereilte dasselbe Schicksal am 30. Oktober 1914 bei Whitby.

Inzwischen waren deutsche Tauchboote in den Kanal eingedrungen und stießen bis zu den wichtigsten Hafenplätzen vor. Am 31. Oktober griff „U 27" den von Dünkirchen nach England unterwegs befindlichen und große Fahrt laufenden britischen Kreuzer „Hermes" (1898, 5700 T.) am Eingang des Kanals an. Das Schiff, das als Flugzeugmutterschiff verwendet wurde, sank so langsam, daß der größte Teil der Besatzung gerettet werden konnte; 40 Mann sind ertrunken.

England hatte inzwischen die Nordsee als Kriegsgebiet erklärt, die Neutralen „in ihrem eignen Interesse" gewarnt, bei ihren Fahrten nach Skandinavien den Weg um Schottland herum einzuschlagen und vor der nordöstlichen Einfahrt zum Kanal eine sehr ausgedehnte Minensperre auslegen lassen, die nur dicht unter der englischen Küste eine schmale Fahrrinne offen ließ, die unschwer durch ein halbes Dutzend Boote beobachtet werden konnte. Um zu verhindern, daß nichtbritische Schiffe des Nachts sich englischen Häfen näherten, wurden die Leuchttürme nicht mehr angezündet, alle Plätze an der Ostküste für „befestigt" erklärt, und Batterien in ihrer Umgebung erbaut. Das hat später allerdings nicht gehindert, über „barbarische" Kriegführung zu zetern, als deutsche Kriegsschiffe dieselben Orte beschossen. Den neutralen Fischern wurde verboten, ihrem Berufe in der Nordsee nachzugehen, und ihnen empfohlen, sich nach der englischen Westküste zu wenden. Die englischen Fischer erhielten eine gleiche Weisung. Bei ihnen aber sollte damit ein sanfter Druck dahin ausgeübt werden, daß sie sich im Dienste des Vaterlandes als Minensucher nützlich machten. Durch diese Anordnungen sank die Zahl der englischen Fischerfahrzeuge auf etwa ein Viertel ihres früheren Bestandes. So betrug die Zahl der Fischerfahrzeuge von Yarmouth z. B. vor dem Kriegsausbruch rund 2000; im Spätsommer 1914 waren ihrer nur noch 500 tätig. Darunter litt die Ausbeute natürlich in entsprechender Weise, und die Verweisung der Fischer nach dem Westen hatte zur Folge, daß sich dort Schiffe und Ware anhäuften und die Versendung

des Fanges ins Stocken geriet, weil die vorhandenen Einrichtungen den gesteigerten Verkehr nicht bewältigen konnten. So kam es, daß die Fischpreise in die Höhe schnellten, was sich noch steigerte, als die deutschen U-Boote ihre Tätigkeit bis in die Irische See ausdehnten.

Der erste Vorstoß deutscher Kriegsschiffe gegen die englische Ostküste erfolgte am 3. November 1914. Etwa eine halbe Stunde lang wurden die Batterien und militärischen Einrichtungen von Yarmouth beschossen, und dann der Rückmarsch angetreten. Das Torpedokanonenboot „Halcyon" (1894, 1080 T., 120 M. Bes.), das außerhalb des Hafens erschien, rettete sich schwerbeschädigt nach Lowestoft. Während die großen Kreuzer schossen, legten die kleinen Minen aus. Als britische Tauchboote gegen das deutsche Geschwader ansetzten, warnte ein Yarmouth-Schlepper die Boote vor den Minen, die soeben von den deutschen Schiffen ausgelegt worden waren. Das voranfahrende U-Boot „D 5" wollte diese Warnung weitergeben, lief dabei aber selbst auf eine Mine und ging unter. Nur die im Turm befindlichen Leute des aufgetaucht fahrenden Boots sind gerettet worden. Es war das dritte U-Boot, das England verlor. — Über die Beschießung berichtete ein Flüchtling aus Scarborough. „Ich befand mich morgens um 8 Uhr 15 Min. auf dem Wege zum Bahnhof, als plötzlich in meiner Nähe ein paar Granaten einschlugen und platzten. Zuerst glaubte ich nicht, daß sie von feindlichen Schiffen herrührten, sondern hielt sie für verirrte Geschosse vor dem Hafen übender britischer Kriegsschiffe. Da schlug noch eine Granate in das Dach eines Hauses, das sofort zu brennen begann. Eine weitere traf das Balmoral-Hotel. Auch der Bahnhof schien bedroht, wurde aber nicht getroffen. Meine Frau und Kinder stürzten herbei und erzählten, das Dach ihres Hauses sei durch eine Granate zerstört. Ein Teil der Stadt lag in dichten Rauchwolken. Die ‚Hull Daily Mail' berichtet, daß das Feuer namentlich auf die Funkstation gerichtet gewesen sei. In Scarborough wurde das Dach der St. Michaels-Kirche beschädigt, von vielen Häusern die Dächer heruntergerissen und auch das Rathaus und die Whitby-Abtei getroffen."

Nach dem Eintreffen des Geschwaders in der Jade sollte der Panzerkreuzer „York", der an dem Vorstoß teilgenommen hatte, von der Außenreede nach Wilhelmshaven hinaufsahren, um an Bord befindliche Kranke an Land zu setzen. Bei dem herrschenden dichten Nebel geriet das Schiff in die Minensperre und sank innerhalb kürzester Zeit; 251 Mann der Besatzung kamen dabei ums Leben, da das dicke Wetter und die reißende Strömung die Rettungsarbeiten sehr erschwerten. Das Schiff selbst hatte keinen besonderen militärischen Wert; tief bedauerlich aber war der Verlust so vieler braver Seeleute.

Am 11. November wurde das britische Kanonenboot „Niger" (1892, 820 T.) auf der Reede von Deal das Opfer eines deutschen U-Boots.

Der Hilfskreuzer „Berlin" war mit mehreren Aufträgen hinausgeschickt

worden. Er sollte dem Kreuzergeschwader Munition zuführen, nachdem er an gewissen Stellen der englischen Küste Streuminen gelegt hatte. Letzteres hat er getan, an der Lösung seiner Hauptaufgabe hinderte ihn eine Maschinenhavarie, durch die er gezwungen war, am 18. November in Drontheim einzulaufen. Er passierte dabei die sehr schwierige Einfahrt des Hafens bei Nacht, ohne daß die Küstenwachen dies bemerkt hätten. Das wirkte verstimmend auf die norwegischen Behörden, die bei ihrer Vorliebe für England die Besatzung des Kreuzers doppelt streng behandelt haben, nachdem dieselbe eingeschlossen worden war.

Am 25. November morgens ging im Hafen von Sheerneß das Linienschiff „Bulwark" (1899, 15 250 T., 750 M. Bes.) durch Selbstentzündung der Munition verloren. Drei Minuten nach der ungeheuren Detonation ist das Schiff gesunken, noch ehe die dichten Rauchwolken sich verzogen hatten. Die gesamte an Bord befindliche Besatzung kam dabei ums Leben. Nur 12 Leute, meist Köche und Kellner, die zu Einkäufen an Land waren, blieben verschont.

Am 16. Dezember erschienen große und kleine Kreuzer zum zweiten Male an der englischen Ostküste. Ihr Besuch galt diesmal Scarborough und Hartlepool. Während um 8 Uhr 30 Min. morgens bei nebligem Wetter zwei Schlachtkreuzer und ein Panzerkreuzer Hartlepool, ein Schlachtkreuzer und ein Panzerkreuzer Scarborough auf kleine Entfernung beschossen, legten die kleinen Kreuzer Streuminen. Die Küstenbatterien antworteten zwar sofort und erzielten auch Treffer, doch waren dieselben ohne Bedeutung. Der kleine britische Kreuzer „Patrol" (1904, 3000 T.) und vier Zerstörer liefen zum Angriff aus. Nachdem einer von diesen durch Artillerie versenkt, ein zweiter schwer beschädigt worden war, die Engländer 7 Mann an Toten und 30 an Verwundeten eingebüßt hatten, zogen sie sich zurück. Die Batterien wurden bald zum Schweigen gebracht. In beiden Städten war der angerichtete Schaden beträchtlich, wenn das Feuer auch den militärischen Einrichtungen, Fabriken und den vier Werften in Hartlepool galt; 127 Personen wurden nach englischen Berichten dort getötet, 527 verwundet. Hunderte von Häusern wurden schwer beschädigt, mehrere Detonationen gehört, drei große Brände festgestellt, die Küstenwachtstationen in Scarborough und Whitby zerstört. Ein Lokomotivheizer, der mit einem Zuge ins Innere fuhr, erzählte in London, daß er drei Fabrikschornsteine einstürzen sah. In Hartlepool litt namentlich das östliche Viertel. Eine ganze Reihe von Häusern in der Nähe der Küstenbatterie war eingestürzt, unter deren Trümmern viele Bewohner begraben lagen. Ein großer und ein kleiner Gasbehälter brannten aus; mehrere in der Nähe arbeitende Männer blieben unversehrt. In Scarborough wurden das Grand Hotel und zwei andere Gasthöfe, die Kirchen, Schulen und ein Mädchenheim getroffen. Der Leuchtturm und die meisten Häuser am Hafen wurden beschädigt. Als den deutschen Schiffen, die Whitby beschossen, ein Passagierdampfer in die Schußlinie kam, wurde das

Feuer eingestellt, als man bemerkte, daß er nicht genügend Rettungsboote an Bord hatte, um beim Untergange die an Bord befindlichen Menschen retten zu können. Erst als er vorüber war, wurde das Feuer wieder aufgenommen.

Man gedachte britischerseits das deutsche Weihnachtsfest zu einem Vorstoß gegen die deutsche Küste auszunutzen. Am 24. Dezember gingen mehrere kleine Kreuzer, Zerstörer und U-Boote, die Flugzeugmutterschiffe geleiteten, von England in See, erschienen am 25. in der deutschen Bucht und setzten um 5 Uhr vormittags 9 Flugzeuge aus. Den auf Kuxhaven Kurs nehmenden Fliegern traten sofort deutsche Luftstreitkräfte entgegen, die ihrerseits von Torpedobooten und U-Booten unterstützt wurden. Auch gegen das britische Geschwader stießen diese vor. Der Kleine Kreuzer „Arethusa" und zwei Zerstörer wurden durch Fliegerbomben beschädigt; auf einem andern Schiff brach ein Schadenfeuer aus. Die von den Angreifern auf die Küstenwerke Kuxhavens abgeworfenen Bomben verfehlten ihr Ziel. Sechs der Flugzeuge wurden vernichtet, und nur von einigen konnten die Engländer die Besatzung retten. Das Unternehmen war völlig gescheitert.

In der Neujahrsnacht dampfte bei stürmischem Wetter im westlichen Kanal ein Linienschiffsgeschwader in Richtung nach dem Atlantischen Ozean; als es sich bei Plymouth befand, griff ein deutsches Tauchboot dasselbe an und brachte dem Linienschiff „Formidable", einem Schwesternschiff des „Bulwark", zwei Torpedotreffer bei. Da die übrigen Schiffe gemäß der Bestimmung der britischen Admiralität sofort das Weite suchten und der Geschwaderchef nur den kleinen Kreuzer „Topaze" (1903, 3050 T.) zur Hilfeleistung zurückließ, so konnten nur 201 Mann gerettet werden, obgleich das Schiff erst nach zwei Stunden unterging; 550 Mann fanden den Seemannstod. Der Vorfall ist insofern bemerkenswert, als er der erste erfolgreiche Nachtangriff eines U-Boots war.

Am 14. Januar 1915 gab die britische Admiralität den Verlust des britischen Hilfskreuzers „Viknor" (1905, 1950 B.R.T.) bekannt. Das Schiff war mit 11 Kanonen bestückt und hatte eine Besatzung von 274 Mann, die dabei den Tod gefunden hatten.

In der Nacht zum 20. Januar erfolgte der erste Angriff deutscher Luftschiffe gegen England. Yarmouth, Cromer, Sheringham und Kings Lynn wurden mit 80 Bomben belegt, die sehr großen Schaden angerichtet haben. Die englische Presse erhielt Anweisung, nichts über das angerichtete Unheil zu bringen, das beste Zeichen dafür, wie bedeutend dasselbe gewesen sein muß.

Am 23. Januar war ein deutsches Geschwader, bestehend aus den Schlachtkreuzern „Seydlitz", „Moltke" und „Derfflinger", dem Panzerkreuzer „Blücher", den Kleinen Kreuzern „Rostock", „Graudenz", „Kolberg" und „Stralsund" nebst 20 Torpedobooten ausgelaufen. Über die ihm gestellten Aufgaben wissen wir nichts Bestimmtes. Nach einer Meldung soll es

sich darum gehandelt haben, die auf der Doggerbank liegenden englischen Fischerfahrzeuge zu vernichten, die für die britische Flotte als Wachtfahrzeuge Dienst taten. Ein Vorstoß gegen die englische Küste ist wohl nicht beabsichtigt gewesen, denn sonst wäre die Fahrt so geregelt worden, daß das Geschwader bei Tagesanbruch an dieser und nicht bei der Doggerbank gestanden hätte. Das Wetter war klar, schön und außergewöhnlich sichtig; es wehte eine leichte Brise aus Nordost und die See lag ruhig. Die kleinen Kreuzer fuhren in breit auseinander gezogener Dwarslinie als Aufklärer voran. Hinter ihnen folgten die in Kiellinie geordneten großen Schiffe mit den Torpedobooten. Kurz nach 8 Uhr sichtete „Kolberg" einen kleinen britischen Kreuzer und bei ihm eine Zerstörerflottille, dahinter von Westsüdwest bis Nordnordwest dichte Rauchwolken. Das deutete auf die Anwesenheit einer starken feindlichen Flotte hin. „Kolberg" meldete seine Wahrnehmungen durch Funkspruch an den das Geschwader führenden Admiral Hipper und eröffnete das Gefecht gegen den gesichteten Kreuzer, der sofort mit Feuer antwortete. Aus dem Umstande, daß letzterer nach einiger Zeit abdrehte, muß geschlossen werden, daß er ernstlich beschädigt worden ist. „Kolberg" hatte zwei Treffer in die Back erhalten, die ganz ohne Bedeutung waren. Zwei Mann waren gefallen.

Vizeadmiral Hipper wollte nicht blindlings in eine Übermacht hineinlaufen, war sich außerdem darüber klar, daß die Zuteilung des verhältnismäßig langsamen „Blücher" die volle Ausnutzung der hohen Geschwindigkeit seiner anderen Schiffe verhinderte, schwenkte deshalb auf südöstlichen Kurs und rief die kleinen Kreuzer an die Spitze seiner Kiellinie, wo auch die Torpedoboote ihren Platz angewiesen erhielten.

Aus der Rauchwand im Westen lösten sich 5 britische Schlachtkreuzer, 7 kleine Kreuzer und 26 große Zerstörer, die schnell näher kamen. Hinter ihnen waren mindestens weitere 8 große Schiffe erkennbar, wahrscheinlich Großkampflinienschiffe. Die britischen Schlachtkreuzer dampften rechts hinter der deutschen Linie in einer Richtung, die sie in einem Abstande von 20 km an derselben vorbeiführen mußte. Vom vordersten Schiff „Lion" wehte die Flagge des Admirals Beatty, der auch am 28. August beim Überfall nordwestlich Helgoland von demselben Schiffe aus geführt hatte. Ihm folgten „Tiger", „Princeß Royal", „New Zealand" und „Indomitable". Die kleinen britischen Kreuzer nahmen auf der entgegengesetzten Seite, d. h. links rückwärts der deutschen Linie, Stellung. Die eine Hälfte der britischen Zerstörer, 10 Boote der „Attack"-Klasse, hielt sich zwischen den britischen Schlachtkreuzern und der deutschen Linie rückwärts der letzteren, 16 Zerstörer der „M"-Klasse blieben bei den kleinen Kreuzern.

Über die Art der hauptsächlich beteiligten großen Schiffe, die in der Schlacht gefochten haben, gibt die folgende Tabelle Auskunft. Von besonderer Wichtigkeit ist in ihr das „Breitseitgewicht".

Klasse	Namen	Größe in Tonnen	Schnelligkeit	Bewaffnung	Panzerung in mm: Mz.	Panzerung in mm: schwere Türme	Panzerung in mm: Deck	Breitseitgewicht kg
Schlachtkreuzer	Seydlitz	25 000	26,5	10 St. 28 cm, 12 St. 15 cm-SK	280	?	?	3 000
Schlachtkreuzer	Moltke	23 000	28,4	10 „ 28 cm, 12 „ 15 „ „	250	?	?	3 000
Schlachtkreuzer	Derfflinger	?	?	8 „ 30,5 cm, 12 „ 15 „ „	?	?	?	3 120
Panzerkreuzer	Blücher	15 800	25,5	12 „ 21*) cm, 8 „ 15 „ „	180	?	?	1 000
							Summa	10 120
Schlachtkreuzer	Tiger	30 000	30	8 St. 34,3 cm, 12 „ 15,2 cm-SK	229	305	76	5 080
Schlachtkreuzer	Princeß Royal	30 000	28,5	8 „ 34,3 cm, 16 „ 10,2 „ „	229	305	76	5 080
Schlachtkreuzer	Lion	30 000	30	8 „ 34,3 cm, 16 „ 10,2 „ „	229	305	76	5 080
Schlachtkreuzer	New Zealand	19 100	26,4	8 „ 30,5 cm, 16 „ 10,2 „ „	203	254	76	3 084
Schlachtkreuzer	Indomitable	20 300	26,1	8 „ 30,5 cm, 16 „ 10,2 „ „	178	254	76	3 084
							Summa	21 408

*) Davon fallen 2 Türme à 2 St. 21 cm aus, weil sie auf der dem Feinde abgekehrten Seite standen.

Ausgefochten wurde die Schlacht von den großen Kreuzern; und der Vergleich von deren Breitseitgewicht — 10 120 kg auf deutscher, 21 408 kg auf britischer Seite — läßt erkennen, daß die Artilleriekraft auf Seite der Engländer mehr als doppelt so groß war wie die auf der deutschen. Es ist weiter ersichtlich, daß — abgesehen von „Blücher", der in dieses Geschwader überhaupt nicht gehörte — der Panzerschutz auf deutscher Seite besser war, und zwar nicht nur in bezug auf die Dicke der Platten, sondern auch — was in der Tafel nicht zur Darstellung gelangen kann — in bezug auf die Ausdehnung der geschützten Flächen. Die schwere feindliche Bestückung — 34,3 cm auf dreien der britischen Schiffe und 30,5 cm auf zweien von ihnen — war der deutschen — 30,5 cm auf einem, 28 cm auf zweien, 21 cm auf einem — ganz wesentlich überlegen. Die mittlere Artillerie war auf deutscher Seite stärker. Alle deutschen Schiffe führten 15 cm; auf den britischen Schiffen war dieses Kaliber nur an Bord des „Tiger" vertreten, während sich die übrigen mit 10,2 cm-Kanonen begnügten. Wenn — wie wir sehen werden — Admiral Beatty das Gefecht auf große Entfernung führte, so geschah das, um die deutsche Überlegenheit an mittlerer Artillerie auszuschalten. Er handelte darin richtig und zielbewußt, während Admiral Hipper ihn daran nicht hindern konnte, denn im freien Wasser kann der Schnellere immer die Entfernung bestimmen. Beatty hatte auch den Vorteil des Windes für sich (siehe S. 41). Auch dagegen war Admiral Hipper machtlos. Nur wenn die Geschwindigkeit seines Geschwaders der des feindlichen wesentlich überlegen gewesen wäre, hätte er auf das Ge-

winnen einer günstigeren Anfangsstellung hin manövrieren können. Die Tafel läßt erkennen, daß die Vorbedingungen dafür fehlten.

Nach britischen Berichten scheint es, daß die deutschen großen Kreuzer eine Staffel rechts vorwärts von „Blücher" gebildet haben. In den deutschen Veröffentlichungen ist davon nichts erwähnt. Sollten die englischen Nachrichten zutreffend sein, so würde daraus zu schließen sein, daß Admiral Hipper damit beabsichtigt hätte, seinen langsamsten Kreuzer zu decken und die eigene Artilleriekraft gegen die feindliche Spitze zu konzentrieren, indem er durch eine Staffel erreichte, daß alle seine Schiffe sich gleich weit von dem feindlichen Spitzenschiff befanden und ihr Feuer auf dieses zusammenfassen konnten.

Um 9 Uhr 30 Min. hatten sich die britischen kleinen Kreuzer mit ihren Zerstörern dem „Blücher" genug genähert, daß dieser das Feuer gegen sie eröffnen konnte. Das geschah mit dem Erfolge, daß einer der Kreuzer abdrehte, also wohl etwas Ernstliches abbekommen haben muß; einer der Zerstörer sank.

Gegen 10 Uhr feuerte „Lion" seine erste Salve gegen „Blücher" auf 20 km. Da die Aufschläge zu kurz lagen, stellte er es zunächst wieder ein. 12 Minuten später aber durfte er den ersten Treffer beobachten. Die voll ausgenutzte Geschwindigkeit der drei vordersten britischen Schiffe ließ die langsameren „New Zealand" und „Indomitable" etwas zurückbleiben. Auch die deutschen Großen traten nun ins Gefecht ein. Gegen 10 Uhr 30 Min. stürzte auf „Lion" ein Mast, um 11 Uhr ein Schornstein. Die Masten haben für die Briten aber eine größere Bedeutung als für die Deutschen, denn die britische Schiffsartillerie wird nämlich von den auf den Masten eingebauten Beobachtungsständen geleitet, auf den deutschen Schiffen vom Aufbaudeck aus.

Waren die Salven des „Lion" den deutschen Schiffen immer näher gekommen, so daß bei den nächsten zu erwarten war, daß sie decken würden, so wurde das Feuer des britischen Flaggschiffs nach dem Fallen des Mastes unsicher. Trotz der zwischen den Geschwadern sich hinziehenden Rauchschwaden können deutscherseits weitere Treffer beobachtet werden. Auch „Tiger" bekommt sein Teil. Die britischen Schiffe haben ihr Feuer derart verteilt, daß jedes in Schußweite kommende Schiff zuerst den „Blücher" beschießt und das Feuer auf dessen Vordermann „Derfflinger" verlegt, wenn der nächste Brite in das Gefecht gegen „Blücher" eingetreten ist. In dem Maße, wie die englischen Schiffe Raum gewinnen, verteilte sich ihr Feuer allmählich auf die ganze deutsche Linie. So ist es gekommen, daß das schwächste deutsche Schiff das schwerste feindliche Feuer auszuhalten hatte.

Auf „Tiger" loht ein Brand auf; um 10 Uhr 40 Min. erhält das Flaggschiff Hippers einen schweren Treffer unter die achtere Turmgruppe, durch den infolge eines unglücklichen Zusammentreffens verschiedener Umstände eine große Anzahl von Menschen getötet oder verwundet wird. Ein Brand entsteht und die beiden hinteren Geschützstürme sind vorläufig zum Schweigen gebracht.

Bald nach 11 Uhr erneute Treffer auf „Tiger"; abermals qualmen dort Brände auf. Um 11 Uhr 30 Min. muß das Schiff seinen Posten in der Linie verlassen. „Princeß Royal" nimmt denselben ein. „New Zealand" und „Indomitable" nähern sich „Tiger". Das britische Feuer läßt nach. Um dieselbe Zeit bleibt aber auch „Blücher" zurück. Er steht in Flammen und meldet Maschinenschaden. Seine Vorderleute, die ihre Geschwindigkeit zuerst verringert hatten, um ihm die Innehaltung seines Postens zu erleichtern, müssen wieder zulegen, da der Panzerkreuzer immer langsamer fährt. Es wird offenbar, daß er manövrierunfähig geworden ist. Dazu richtet sich nunmehr das Feuer der drei hintersten Engländer ausschließlich gegen ihn. Um Mittag schlagen abermals mehrere Treffer auf dem „Lion" ein. Auch er brennt; eine starke Detonation ist zu beobachten. Stark krängend*) dreht er aus der Linie. Auch er ist manövrierunfähig geworden. Ein Treffer hat einen seiner Maschinenräume unter Wasser gesetzt. „Princeß Royal" übernimmt die Führung. Auf nicht ganz aufgeklärte Weise ist um diese Zeit eines der deutschen Torpedoboote zwischen die fechtenden Linien geraten, und feuert ein Torpedo gegen „Princeß Royal" ab. Da drehen alle britischen Schiffe auf nördlichen Kurs und brechen das Gefecht ab, gerade in dem Augenblick, in dem Hipper seine Torpedoboote zum Angriff ansetzt. Um diese Zeit lag Helgoland 70 Seemeilen östlich.

Nach dem von der britischen Admiralität veröffentlichten Bericht soll der Grund für dieses Handeln darin zu suchen sein, daß der Admiral Beatty ein U-Boot gesehen habe, sich auch den deutschen Minenfeldern nicht weiter habe nähern wollen. Ebenso wie die britischen Staatsmänner pflegen die britischen Admirale in gegebenen Fällen zwei Berichte einzureichen. Der erste enthält die Wahrheit und ist für die höchste Behörde bestimmt, der zweite ist für die Öffentlichkeit und entsprechend gefärbt. Fehlt der zweite, so wird der erste „für die Presse redigiert". Wir wissen nicht, ob die nachweislich falschen Berichte den Admiral Beatty oder Herrn Churchill zum Verfasser haben.

Die für die Beobachtung von den deutschen Schiffen aus ungünstige Windrichtung erschwerte dem Admiral Hipper die Übersicht. Er konnte die Lage nicht so erkennen, wie sie hier auf Grund der Beobachtungen von allen Schiffen und auch unter Berücksichtigung englischer Quellen geschildert ist. Er wußte nur, daß „Blücher" schwer beschädigt liegen geblieben war, daß sein Flaggschiff nur seine drei vorderen Türme brauchen konnte. In nördlicher Richtung lagen ein halbes Dutzend britischer kleiner Kreuzer und etwa zwei Dutzend britischer Zerstörer, im Westen wußte er eine anmarschierende Linienschiffsflotte von mindestens acht Einheiten. Admiral Hipper scheint die Absicht gehabt zu haben, sich dem „Blücher" dadurch zu nähern, daß er die erschüt-

*) überliegend.

terten großen Briten südlich umging. Er hat sich aber schließlich — gewiß mit schwerem Herzen — entschlossen, seinen alten Kurs auf Helgoland wieder aufzunehmen. Um diese Zeit kam dasselbe Torpedoboot, das die „Princeß Royal" angegriffen hatte, auf „Tiger" zum Schuß, der den nördlich steuernden britischen Schiffen folgte. Der Torpedo traf. Der Schlachtkreuzer hüllte sich in dichte Wolken von Dampf und Rauch. Von dem Torpedoboot und von „Moltke" ist beobachtet worden, daß das getroffene Schiff um 12 Uhr 23 Min. sank. Ein herangekommenes deutsches Luftschiff hat beobachtet, daß nur noch vier große Schiffe weiter nach Norden gefahren sind. Die Engländer leugnen den Verlust; und tatsächlich hat an der Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916 ein Schlachtkreuzer namens „Tiger" teilgenommen. Das braucht nicht zu bedeuten, daß das Schiff, welches früher diesen Namen trug, nicht 16 Monate vorher verloren gegangen sei. Wollten die Briten den Verlust geheim halten, so brauchten sie nur einen inzwischen verwendungsfähig gewordenen neuen Kreuzer auf den Namen „Tiger" zu taufen. Es wäre schließlich auch denkbar, daß es sich nicht um „Tiger" gehandelt hat, sondern ein anderer großer Kreuzer in Frage käme. Es wäre das bei der schwierigen Beobachtung infolge der Rauchschwaden sehr wohl denkbar. Jedenfalls kann hier nur festgestellt werden, daß in den deutschen Marinekreisen, die sich doch nicht selbst Märchen erzählen werden, als feststehend angenommen wird, daß „Tiger" am 24. Januar 1915 um 12 Uhr 23 Min. 70 Seemeilen westlich Helgoland gesunken ist.

Gegen den stille liegenden „Blücher" stießen zunächst Zerstörer vor. Es gelang ihm um 11 Uhr 30 Min. und um 12 Uhr 30 Min. je einen dieser seiner Angreifer zu vernichten. Dann aber hat dem bereits stark überliegenden Schiff ein Torpedo den Gnadenstoß versetzt. Man sagt, derselbe sei von dem britischen Kreuzer „Arethusa" abgefeuert worden. Das Luftschiff meldete, daß der Panzerkreuzer bald nach 1 Uhr gekentert ist; seine Artillerie habe bis zuletzt gefeuert. Die englischen Berichte sind voll des Lobes über die Haltung seiner Besatzung, die sich vorbildlich benommen habe. Von 887 Mann sind 550 geblieben. Zu denen, die gerettet wurden, gehörte auch der Kommandant, Fregattenkapitän Erdmann. Er ist in Edinburgh einige Tage später an den Folgen einer schweren Lungenentzündung gestorben und mit großem Gepränge sowie allen militärischen Ehren beerdigt worden.

Admiral Beatty hatte sein manövrierunfähig gewordenes Flaggschiff gegen 12 Uhr verlassen und sich von einem Zerstörer auf die „Princeß Royal" bringen lassen. Als er diese traf, befand sie sich bereits auf dem Rückzuge. Um 5 Uhr nachmittags hat „Indomitable" den „Lion" ins Tau genommen und nach einem englischen Hafen geschleppt.

Englische Zeitungen berichten, daß das erschienene Luftschiff und ein Marineflieger auf die mit der Rettung der Besatzung des „Blücher" beschäf-

tigten Zerstörer Bomben abgeworfen haben. Es ist das ins Reich der durch die englische Presse verbreiteten Fabeln zu verweisen, die keine Gelegenheit vorüber gehen ließ, ohne den Deutschen etwas Häßliches anzudichten.

Die drei stärksten britischen Schiffe waren entweder gesunken, außer Gefecht gesetzt oder mehrfach getroffen und erschüttert. Zwei kleine Kreuzer waren so erheblich beschädigt, daß sie aus dem Gefecht gehen mußten. Außerdem waren drei Zerstörer — wahrscheinlich von der „M"-Klasse, denn diese befand sich bei den kleinen Kreuzern, die den „Blücher" angriffen — von je 1000 T. gesunken. Das bedeutet einen Gesamtverlust von 33 000 T. Deutscherseits gingen mit dem „Blücher" 15 800 T. verloren, ein Schlachtkreuzer war ernster, ein Kleiner Kreuzer ganz leicht verletzt worden.

Am 3. Februar lief der britische Hilfskreuzer „Clan Mac Noughton" (1911, 4985 B.R.T.) auf eine Mine. Mit dem Schiff ging auch die gesamte Besatzung, 20 Offiziere und 260 Mann, verloren.

Am 4. Februar erklärte der deutsche Admiralstab die Gewässer um die britischen Inseln als Kriegsgebiet. Wir kommen auf diesen Punkt in dem Abschnitt zurück, der sich besonders mit dem U-Boot-Handelskriege beschäftigt.

Am 18. und 19. Februar 1915 hatte die deutsche Flotte den Verlust der Luftschiffe „L 3" und „L 4" durch einen Sturm zu beklagen. Ersteres ging bei der dänischen Insel Fanö verloren; doch konnte die gesamte Besatzung gerettet werden. Sie ist in Dänemark eingeschlossen worden. Derselbe Sturm zerstörte „L 4" über Jütland. Es wurde als Wrack nach See vertrieben und blieb verschollen; mit ihm 4 Mann der Besatzung.

Am 22. Februar griff ein deutsches Marineluftschiff Calais erfolgreich an.

In der Nacht zum 8. April scheint unweit Bergen an der norwegischen Küste eine britische Flotte gegen eine andere eine Nachtschlacht geschlagen zu haben. Man erfuhr davon durch norwegische Zeitungsnotizen und am 15. Mai brachte auch die „Daily Mail" eine Mitteilung, in der in bezug auf die Versenkung des britischen Linienschiffs „Goliath" vor den Dardanellen gesagt wurde, daß dieselbe entweder auf eine Überraschung zurückgeführt werden müsse oder daß das Schiff irrtümlicherweise durch einen britischen Zerstörer torpediert worden sei; letzteres sei durchaus nicht ausgeschlossen, sondern würde nur die Wiederholung eines Vorfalls darstellen, der vor zwei Monaten den Verlust dreier schöner britischer Kriegsschiffe herbeigeführt habe. Die Zeitung spielt dabei auf einen zweiten Nachtkampf an, der Anfang oder um den 10. März herum stattgefunden haben muß. Die Schlacht bei Bergen kann nicht gemeint sein, denn diese ist, wie feststeht, in der Nacht zum 8. April geschlagen worden, und Torpedoboote haben in ihr keine Rolle gespielt. Neutrale Nachrichten besagen, daß am 9. April im Tyne mehrere beschädigte Kreuzer, im Firth of Forth ein am Backbordbug beschädigtes, in der Themse ein Linienschiff mit starker Steuerbordschlagseite, in Dover ein Großkampfschiff, das

schwer nach links überlag, eingelaufen seien; letzterem habe die obere Hälfte des hinteren Schornsteines gefehlt. Aus Bergen wurde gemeldet, daß in der Nähe eine große Seeschlacht stattgefunden habe. Man hörte von einer Insel starken Kanonendonner und sah Scheinwerfer in Tätigkeit. Die norwegischen Behörden schwiegen, und die Zensur verbot, etwas darüber zu bringen. Trotzdem erfuhr man folgendes: Am 7. abends gegen 10 Uhr sahen die Bewohner der kleinen Insel Sartor auf See Scheinwerfer. Kurz nach 11 Uhr begann ein großes Kanonieren. In der Dunkelheit war das Aufblitzen des Mündungsfeuers zu sehen. Das Schießen nahm ständig an Stärke zu, so daß die Erde bebte und die Fensterscheiben erklirrten. Es war nicht möglich, die Zugehörigkeit der Schiffe zu erkennen. Bald nach Mitternacht nahm der Kampf an Heftigkeit ab und hörte allmählich auf. Einige Zeit später konnten vom Strande aus Schiffe gesehen werden, die mit Scheinwerfern das Meer absuchten. Sie befanden sich eben außerhalb norwegischen Hoheitsgebiets. Von der kleinen Insel Utsire, 50 Seemeilen südlich Sartor, wurde ein acht Schiffe starkes nach Nordwest steuerndes Geschwader gesehen. Die Nationalität war nicht auszumachen. Die Zeitung „Aftenposten"-Christiania meldete: „Von Sartor wurden Mittwoch abends drei Kriegsschiffe bemerkt, die offenbar feindliche jagten und etwa 1 Seemeile von der Küste entfernt waren. Gegen 11 Uhr abends feuerten sie etwa 30 Schüsse ab. Der Kanonendonner dauerte ungefähr eine Stunde. Gleichzeitig entwickelten Scheinwerfer eine lebhafte Tätigkeit." Amtlich wurde am 8. abends bekanntgegeben, daß weder der Admiralstab noch der Generalstab von einer Seeschlacht an der norwegischen Küste Nachrichten erhalten haben. Der am 16. in Stavanger angekommene Dampfer „Jarl" meldete, er habe am 7. April mittags etwa 100 Seemeilen von der norwegischen Küste entfernt 15 britische Kriegsschiffe in nächster Nähe passiert; am Horizont zeigte sich eine andere Flotte von ungefähr gleicher Stärke. Andere aus See kommende Schiffe berichteten, daß sie Kriegsschiffsgeschwader gesehen hätten, Kanonendonner hörten, Scheinwerfer beobachteten. Erst am 8. Mai kam mehr Licht in die Sache. Bei dem gefangenen Kommandanten des britischen U-Boots „A E 2", das in den Dardanellen vernichtet wurde, fand man einen Brief, in dem ein britischer Seeoffizier dem Kommandanten schreibt, daß bei Bergen eine Seeschlacht stattgefunden habe, in der das Großkampfschiff „Superb" gesunken sei, „Warrior" in sinkendem Zustande einen englischen Hafen erreicht habe, „Lion" furchtbar zugerichtet worden sei, ohne daß die Deutschen Verluste gehabt hätten; eine Anzahl britischer Kriegsschiffe seien schwer beschädigt in englische Häfen eingelaufen; „der offizielle Bericht verschweigt alles, was sehr unnötig ist". Auch andere neutrale Quellen berichteten über die Ankunft britischer Kriegsschiffe in England, um ihre damals auf unerklärliche Weise erlittenen Beschädigungen auszubessern. Die britische Admiralität bestritt, daß bei Bergen „eine Schlacht zwischen Englän-

dern und Deutschen" stattgefunden habe. Sie sprach diesmal die Wahrheit; denn deutsche Kriegsschiffe waren dabei ganz unbeteiligt.

Nach längerer Pause erfolgten Mitte April wieder eine Reihe von Luftangriffen gegen England. Deutsche Luftschiffe belegten in der Nacht zum 15. den Kohlenbezirk am Tyne, um Newcastle, Blyth, Morpeth, Bedlington, Cramlington, Wallsend, und Jarrow mit 30 Bomben; in der Nacht zum 16. griffen zwei Luftschiffe die im südöstlichen England gelegenen Städte Maldon, Haybridge, Southwold, Lowestoft und Yarmouth, in der Nacht zum 30. Ipswich, Whitton und Harwich an.

Am 17. April ereignete sich der erste Fall, daß ein deutsches Flugzeug ein britisches Tauchboot vernichtete; die Versenkung eines andern wurde als wahrscheinlich bezeichnet, konnte aber nicht mit Bestimmtheit behauptet werden.

Auf den von der deutschen Hochseeflotte um diese Zeit unternommenen Kreuzfahrten, die bis in die englischen Gewässer ausgedehnt wurden, konnten feindliche Schiffe nicht gesichtet werden.

Auch im Mai haben Luftschiffe England heimgesucht. Am 10. erschienen solche über der Themse, am 17. über Ramsgate, Dover und Folkstone. In der Nacht zum 5. Juni und zum 6. Juli waren der Tyne und Humber, Harwich, die London Docks, Kingston, Grimsby und Newcastle das Ziel der von ihnen abgeworfenen Bomben. Auf einer Newcastler Werft wurde das im Bau befindliche Großkampfschiff „Resolution" schwer beschädigt. Von allen diesen Fahrten kehrten die Zeppeline unversehrt zurück.

Am 5. Juni lief der 1907 vom Stapel gegangene, 900 T. große Zerstörer „Mohawk" auf eine Mine, scheint aber nicht gesunken zu sein. Am 9. wurden die britischen Torpedoboote „Nr. 10" und „Nr. 12" (1907, 300 T.) die Opfer deutscher U-Boote. Die Hälfte der Besatzungen hat dabei den Seemannstod gefunden.

Am 17. rannte der englische Dampfer „Arleya" das französische Torpedoboot „Nr. 33" (100 T.) in den Grund; 4 Mann kamen dabei um.

Nach amtlichen Bekanntmachungen betrugen die Verluste der britischen Flotte bis Anfang Juni 1915: 549 Offiziere, 7696 Mann an Toten; 181 Offiziere, 2262 Mann an Verwundeten; 74 Offiziere, 2785 Mann an Vermißten.

Auf allen ihren Fahrten war es den deutschen U-Booten seit langem nicht mehr möglich gewesen, zum Angriff auf feindliche Kriegsschiffe zu gelangen. Erst am 20. Juni konnte der Panzerkreuzer „Roxburgh" (1904, 11 000 T.) etwa 100 Seemeilen östlich vom Firth of Forth torpediert werden. Es ist dem Schiffe jedoch gelungen, einen englischen Hafen zu erreichen.

Britische U-Boote, die nach der Westküste Jütlands vorgestoßen waren, nahmen am 21. bei Skagen mehrere deutsche Fischdampfer, die sie dann versenkten. Die Besatzungen wurden als Gefangene mitgeführt.

Am 1. Juli wurde der Zerstörer „Lightning" durch eine Mine beschädigt.

Die Engländer beabsichtigten einen Luftangriff auf die deutsche Nordseeküste, gaben denselben jedoch auf, als ihnen bereits bei Terschelling deutsche See- und Luftstreitkräfte entgegentraten. Es scheint sich dabei um ein Unternehmen großen Stils gehandelt zu haben.

Der deutsche Erzdampfer „Friedrich Arp", der von Narwik, einem großen Erzhafen im Norden Norwegens, nach Deutschland unterwegs war, wurde innerhalb norwegischen Hoheitsgebiets von einem britischen Hilfskreuzer angegriffen und versenkt.

Am 28. Juli torpedierte ein britisches Tauchboot bei Hornsriff Feuerschiff den auf Vorposten befindlichen deutschen Fischdampfer „Senator von Behrenberg-Goßler".

Bei dem Interesse, welches unser Volk auch den Luftschiffen entgegenbringt, mag hier die Schilderung der Fahrt eines Geschwaders folgen*): „L 19", „L 41", „L 60" und „L 111" waren am 4. Juli 1915 bei Tagesanbruch aufgestiegen, um in der westlichen Nordsee aufzuklären. „L 111" stand nördlich Borkum, südlich von ihm „L 41" und „L 19", im Norden „L 66". Mit WNW-Kurs schob sich die Aufklärungslinie vor, als gegen 7 Uhr vormittags „L 19" funkte: „Nördlich Terschelling mehrere Rauchwolken in Sicht." Diese Meldung wurde bald darauf durch den Zusatz ergänzt, daß es sich um feindliche Schiffe handle. „L 19" konnte dann feststellen, daß drei große Flugzeugmutterschiffe in großem Abstande und mit hoher Fahrt auf die deutsche Küste Kurs hielten. Also ein Fliegerangriff war von den Engländern geplant! Die Dampfer fuhren unter starker Sicherung. Voran schneiden zwei kleine Kreuzer durchs Wasser, zu beiden Seiten andere, darunter auch Panzerkreuzer; als Nachhut folgen anscheinend wieder kleine Kreuzer. Bei jedem größeren Schiff befinden sich Zerstörer, die sie gegen Tauchboote schützen sollen. Die Luftschiffe sammeln nach Süden, um Fühlung mit dem Feinde zu nehmen. Dem Gegner ist das unbequem. Es durchkreuzt seine Absicht, die Flugzeuge unbemerkt von deutschen Gewässern aus zum Angriff anzusetzen. „L 111" nimmt hinter dem feindlichen Schwarm Stellung. Da teilt sich der Feind: vier kleine Kreuzer mit ihren Flottillen drehen auf Nord Kurs. „L 111", der gleichen Kurs mit den östlich steuernden anderen Briten aufgenommen hatte, näherte sich ihnen infolge einer frischen westlichen Brise schnell. In dem Dunst, der in östlicher Richtung auf dem Wasser lag, wurden plötzlich ein Panzerkreuzer nebst mehreren anderen großen Schiffen sichtbar, die mit großer Fahrt in nordwestlicher Richtung auf die Luftschiffe zuhielten und aus allen Kalibern ein heftiges Feuer eröffneten. Rings um „L 111" lagen schwarze und weiße Sprengwolken. Der Zeppelin hatte auf Gegenkurs gedreht und lief seinen Angreifern

*) Frei nach „Im Marineluftschiff gegen England" von Oberleutnant Freiherr Treusch v. Buttlar-Brandenfels.

langsam weg. Zwei kleine Kreuzer steuerten südwestlich, um dem Luftschiff den Weg nach dorthin zu verlegen. „L 111" suchte größere Höhen auf, gerade zu rechter Zeit, denn die Explosionen der nächsten feindlichen Salve lagen unmittelbar unter ihm, so daß er unter dem Gasdruck schon leicht erzitterte. Da versagte die Steuerbord achtere Maschine. „Kurs Süd". Der Zeppelin will vor den beiden britischen kleinen Kreuzern in die Nähe der holländischen Küste kommen. Bis er aber dorthin gelangen kann, zeigt er seinem bisherigen Gegner seine Backbordbreitseite in ihrer vollen Ausdehnung und bietet ihm damit ein großes Ziel. Da stellen alle feindlichen Schiffe gleichzeitig ihr Feuer ein. Stand das Luftschiff doch nun zwischen den britischen Kriegsschiffen und dem neutralen Holland und die mit großer Höhenrichtung feuernden Geschütze hätten bei weiteren Salven ihre Geschosse auf dessen Gebiet einschlagen lassen. „L 111" drehte wieder auf östlichen Kurs und hielt sich mit geringer Fahrt auf der Stelle. Es war hier unantastbar. In dieser Erkenntnis drehte denn auch der Feind auf nördlichen Kurs und näherte sich dem Gros seiner Streitkräfte. „L 111" folgte ihm vorsichtig.

Die anderen Luftschiffe hatten inzwischen die Flugzeugmutterschiffe mit Bomben belästigt. Das veranlaßte dieselben, die zum Teil bereits ausgesetzten Flugzeuge in aller Eile wieder an Bord zu nehmen, hauptsächlich wohl in der Annahme, daß infolge des von den Luftschiffen gegebenen Alarms deutsche Seestreitkräfte auf dem Wege seien, mit denen sich auf ein Gefecht einzulassen die Briten vermeiden wollten.

Sie drehten auf westlichen Kurs, und entfernten sich mit großer Fahrt in Richtung auf ihre heimischen Stützpunkte. Die Luftschiffe folgten ihnen, bis die herannahende Dämmerung sie zum Einstellen ihrer Verfolgung zwang.

Auch sie nahmen Kurs auf ihre Häfen auf. Einige hatten ein paar Treffer erhalten, durch die einige Zellen beschädigt worden waren.

Der so schön angelegte Fliegerangriff auf die deutsche Nordseeküste war von den Zeppelinen zum Scheitern gebracht.

„L 111" stand bei Borkum, als dichter Nebel einsetzte. Nun galt es, den Landungsplatz finden. Infolge der vorhandenen Benzinvorräte mußte es versucht werden; bis zum nächsten Tage konnte man nicht in der Luft bleiben. „L 111" fuhr in 500 m Höhe und schätzte seinen Abstand vom Lufthafen noch auf 20 km, als sich der Kommandant entschloß, durch den Nebel nach unten durchzustoßen. Langsam ging man auf 100 m herunter mitten hinein in die „Waschküche". „Fünfundsiebzig Meter." Immer noch nichts zu sehen. „Stop die Maschinen". Auf dreißig Meter wird erkannt, daß man sich über einem Walde befindet. Aber welcher? „Voraus zwei hohe Schornsteine!" meldet der Ausguck. „Höhenruder hart oben!" Das mußte die Ziegelei sein, die vier Kilometer westlich des Landungsplatzes lag. Das vordere Motorpaar war abgestellt, um hören zu können, wenn die Haltemannschaften zu pfeifen begannen,

wie sie im Nebel tun, sobald sie das Surren der Luftschrauben vernehmen. Dann ertönte von rechts her eine Nebelglocke. Also dicht am Platze war das Luftschiff vorbeigetrieben. Immer noch besser, als die großen Hallen plötzlich vor sich zu haben, die einem nicht aus dem Wege gehn. Das Schiff läuft einen Kreis nach links und liegt wieder auf Anlaufskurs. Dicht am Platz geht eine Eisenbahnlinie vorüber; die muß gleich in Sicht kommen. Fünfundzwanzig Meter unter dem Zeppelin ist eine Weide zu unterscheiden; Pferde und Vieh nehmen vor dem großen Vogel Reißaus. Dann kommt das bekannte kleine Gehöft, vor dem Kinder „Hurra" rufen und winken. Dann endlich die Bahnlinie und der den Flugplatz einschließende Zaun! Nun hört man die Haltemannschaften brüllen und pfeifen. Vorsichtig senkt sich das Luftschiff bis auf zehn Meter. Durch Rückwärtsschlagen der Maschinen wird die Fahrt aus dem Schiff genommen, langsam senkt es sich weiter, während die Haltemannschaften nach den Haltetauen greifen. Ein paar Sekunden später haben sie es fest und ziehen es in die Halle. — —

Flandern

Bald nach Kriegsausbruch waren Marineinfanterie und Matrosenartillerie nach dem westlichen Kriegsschauplatz gezogen worden. Auch die für die Besetzung der Schiffe und Küstenwerke entbehrlichen Mannschaften der Matrosen- und Werftdivisionen folgten dorthin und konnten bereits an der Eroberung von Antwerpen ruhmvollen Anteil nehmen. Anfang September erreichte diese „Marinedivision" über Lüttich, Tirlemont, Löwen (2. September) am 27. September Mecheln. In Antwerpen blieb sie nur wenige Tage und marschierte dann über Brügge nach Ostende und Middelkerke.

Am 21. Oktober wurden die deutschen Stellungen an der flandrischen Küste zwischen Ostende und Nieuport von elf britischen Kriegsschiffen heftig beschossen. Dieses Feuer richtete in Middelkerke, Slype und Westende großen Schaden an. Aber bereits am 25. war man deutscherseits derartigen Angriffen gegenüber nicht mehr wehrlos; die an diesem Tage erscheinenden feindlichen Schiffe wurden so warm empfangen, daß sie, nachdem eine Anzahl von ihnen Volltreffer erhalten hatten, seewärts ausweichen mußten.

Am 26. Oktober war die Marinedivision bei der Abweisung eines französischen Durchbruchversuchs beteiligt.

Als dann die weiteren Unternehmungen im Stellungskrieg erstarrten, wurde mit dem Ausbau der Dünen in der ganzen Ausdehnung der flandrischen Küste begonnen. Starke Batterien entstanden an der letzteren, zu denen zunächst die außer Dienst gestellten deutschen Kriegsschiffe die Bewaffnung lieferten.

Es war inzwischen möglich geworden, aus der Division ein „Marinekorps" zu bilden, mit dessen Führung der Admiral v. Schröder, eine echte, deutsche Blüchernatur, betraut wurde.

Am 11. November wurde von ihm Lombardzyde gegen zähen französischen Widerstand genommen; dabei wurden 800 Gefangene gemacht.

Durch dauernde Verstärkung der Batterien in den flandrischen Dünen und den Ausbau des Hafens von Zeebrügge entstand so ein Stützpunkt für die dorthin gezogenen leichten deutschen Seestreitkräfte und ein mächtiger Eckpfeiler für den Nordflügel der deutschen Westfront.

Die Marine trat dort als „Amphibium" auf, bald zu Wasser, bald zu Lande, ja auch in der Luft. Sie ist im Laufe des Kriegs immer wieder von Land, See und aus der Luft aufs heftigste, aber immer erfolglos angegriffen worden. So unternahmen am 29. Oktober britische Kriegsschiffe einen Vorstoß gegen die Küste. Ihr Feuer wurde energisch beantwortet mit dem Erfolge, daß vier der angreifenden Schiffe Harwich aufsuchen mußten, um auszubessern. Britischerseits wurden Verluste auf dem Zerstörer „Falcon" (1896, 313 T.), dem Schulschiff „Rinaldo" (980 T.) und dem Kleinen Kreuzer „Brillant" (1891, 3450 T.) zugegeben.

Am 10. Dezember erschienen abermals feindliche Verbände an der flandrischen Küste und nahmen den Abschnitt Ostende-Nieuport unter Feuer; am 13. scheiterte ein britischer Angriff von Land und See gegen die Stellungen des Marinekorps.

Am 21. Dezember folgte eine Beschießung von Zeebrügge und Heyst durch britische Kriegsschiffe.

Am 13. Januar 1915 war es Westende, gegen das britische Zerstörer ihre Granaten schleuderten. Sie wurden durch das treffsichere Feuer der deutschen Matrosenartillerie verjagt.

Am 23. lief das französische Torpedoboot „219" (1907, 97 T.) bei Nieuport auf eine Mine und sank.

Am 9. Februar und 11. März wiederholten sich die Beschießungen von Zeebrügge durch ein britisches Geschwader. Vor letzterem Orte wurde am 7. Mai der britische Zerstörer „Maori" (1908, 1100 T.) durch Schröders Küstenartillerie zum Sinken gebracht. Der bei ihm befindliche Zerstörer „Crusader" schickte zwei seiner Boote, um die Besatzung zu retten, während er selbst in schwer beschädigtem Zustande seewärts auswich. So kam es, daß ein hinausgesandtes deutsches Torpedoboot auch die in diesen Booten befindlichen Briten, im ganzen 7 Offiziere, 88 Mann, gefangen nehmen konnte.

Am 1. Mai befand sich der britische Zerstörer „Recruit" (1900, 480 T.) auf einer Kreuzfahrt in den Hoofden und traf eine Fischerflotte. Zwischen den Fahrzeugen wurde das Sehrohr eines U-Boots wahrgenommen, gleichzeitig aber auch bereits die Laufbahn eines Torpedos bemerkt, der den Zer-

störer traf. Derselbe sank sehr schnell. Der Fischdampfer „Daisy" rettete 39 Mann der Besatzung und rief durch Funkspruch eine Zerstörerflottille herbei. An demselben Tage waren unfern dieser Stelle die englischen Fischdampfer „Barbados", „Columbia", „Christi" und einer unbekannten Namens bei Nordhinder mit Minensuchen beschäftigt, als von Westen zwei deutsche von der flandrischen Küste kommende Torpedoboote herandampften. Der Rottenführer glaubte, es mit friedlichen Fischern zu tun zu haben und forderte sie auf, sich zu ergeben. Der eine der Dampfer strich auch die Flagge und wurde daher von den Deutschen nicht weiter beachtet. Zwischen den andern und den Torpedobooten aber entspann sich ein Gefecht. „Columbia" erhielt einen Torpedo und sank innerhalb einer halben Stunde. Während das eine Torpedoboot mit der Rettung von dessen Mannschaft beschäftigt war, beschoß das andere die „Barbados". Während des Gefechts wurde das bei der „Columbia" liegende Boot von einem andern Fischdampfer gerammt und von „Christi" mit Artillerie beschossen, so daß es sein Rettungswerk einstellen mußte. Nunmehr griff auch der Fischdampfer, der die Flagge gestrichen hatte, in den Kampf ein. Inzwischen waren die von der „Daisy" herbeigerufenen Zerstörer herbeigekommen, und hatten die deutschen Torpedoboote gesichtet, die das Gefecht mit den Fischdampfern abbrachen, um sich auf Zeebrügge zurückzuziehen. Handelte es sich doch um vier der neuen großen Boote der „L"-Klasse — „Laforey", „Leonidas", „Lawford" und „Lark" —, die, mit je drei 10,2 cm-SK bewaffnet, um ein Vielfaches stärker waren. Die deutschen Boote hatten sich aber nicht früh genug auf den Weg gemacht; sie wurden eingeholt und vernichtet. Der norwegische Dampfer „Varild" rettete 2 Offiziere, 44 Mann, also etwa ein Drittel der ursprünglichen Besatzungen, mußte sie dann aber den Engländern ausliefern. So hatte der erfolgreiche Angriff eines U-Bootes auf einen kleinen Zerstörer mittelbar den Verlust zweier größerer deutscher Torpedoboote herbeigeführt.

Die Türkei

Die türkischen Generale wußten, daß die Meerengen in ihrem damaligen Zustande einem englisch-französischen Angriff nicht widerstehen konnten. Deutschland hatte zu ihrer schleunigen Verstärkung Geschütze, Munition und militärisch-technisches Personal angeboten. Man neigte in Konstantinopel in jener Zeit dazu, gestützt auf die Widerstandskraft der Dardanellen, neutral zu bleiben, trotzdem bekannt war, welche Ziele Rußland, eines der Glieder des Verbandes, erstrebte. Von einer neutralen Türkei würde der Verband auch unzweifelhaft die bedingungslose Öffnung der Meerengen verlangt haben, und eine solche hätte den sicheren Untergang des Osmanenreiches bedeutet. Nahm

Rußland Konstantinopel und die Meerengen, so würden England und Frankreich andere Teile der Türkei für sich gefordert haben. Darüber sahen die türkischen Pazifisten jedoch geflissentlich hinweg. Enver Pascha mit seinem Anhange aber war sich von vornherein über die Lage im klaren und trat für den Anschluß an die Mittelmächte als die einzige Möglichkeit ein, die für die Türkei Rettung versprach. Trotz der Verstimmung, die in Konstantinopel infolge der Beschlagnahme der türkischen Kriegsschiffe durch die britische Regierung ausgelöst war und dem englischen Botschafter die Arbeit erschwerte, suchte dieser doch mit Zuckerbrot und Peitsche, gestützt auf die persönlichen Beziehungen zu einflußreichen Persönlichkeiten, die Pforte für seine Pläne zu gewinnen; britische Staatskunst hat es ja verstanden, schwierigere Aufgaben erfolgreich zu lösen. In der türkischen Hauptstadt schwankte man, und es schien nicht wahrscheinlich, daß Enver mit seiner Ansicht durchdringen werde. Da änderte sich die Lage mit einem Schlage durch das Einlaufen der deutschen Kriegsschiffe. Der britische Botschafter forderte sofort deren Ausweisung oder Entwaffnung innerhalb vierundzwanzig Stunden. Inzwischen waren die deutsch-türkischen Verhandlungen über die dem Osmanenreich zu gewährende Hilfe abgeschlossen, und so konnte die Pforte am 11. August antworten, die Türkei habe die deutschen Schiffe als Ersatz für die von England beschlagnahmten gekauft. Schon am 12. taten diese in den Dardanellen Polizeidienst, untersuchten ein- und auslaufende Schiffe — auch solche unter englischer Flagge — und entschieden über ihr Schicksal. Eine solche Behandlung seitens der verachteten Osmanen war dem seegewaltigen Großbritannien und seinen Kauffahrern noch nie zuteil geworden! Das Selbstgefühl der Türken aber hob sich; Herrn Limpus und seinen Offizieren wurde eine Fortsetzung der von ihnen ausgeübten Sabotage dadurch unmöglich gemacht, daß man sie auf die Tätigkeit in Büros verwies. Trotz aller Aufteilungspläne, die man betreffs der Türkei gemacht hatte, erklärte England am 15. sich mit eherner Stirne bereit, die Unantastbarkeit der Türkei zu gewährleisten, wenn diese ehrlich neutral bleiben wolle, und schlug vor, eine britische Flotte als Schutz gegen einen von Enver und den Deutschen unternommenen Staatsstreich in die Dardanellen einzulassen. Der Großvezier erklärte sich gern dazu bereit, falls die Deutschen sich weigern sollten, seiner etwaigen Forderung auf Verlassen ihrer Schiffe nicht zu entsprechen. Diese Forderung wurde jedoch nicht gestellt. Seit dem 16. wurde an der Auslegung der Minensperren in den Meerengen gearbeitet, und bald befanden sich die Verteidigungsanlagen der Dardanellen in einem Zustande, der eine gewisse Gewähr dafür bot, daß man nicht alles taten- und machtlos über sich ergehen zu lassen brauchte. Das Verdienst daran, daß es gelang, die Verhandlungen bis dahin hinhaltend zu führen, hatte wohl mehr Enver Pascha als der Großvezier. England fürchtete, nicht mit Unrecht, wie wir sehen werden, daß die deutschen, nunmehr türkischen Kreuzer im Schwarzen Meere einen kriegerischen Zu-

ſammenſtoß mit ruſſiſchen Schiffen herbeiführen würden, der dann zu einem Kriege zwiſchen Rußland und der Türkei führen mußte. Damit aber wäre es mit der Neutralität der letzteren vorbei geweſen und ihr Anſchluß an die Mittelmächte nicht mehr zu verhindern.

Wenn die ſonſt ſo rückſichtsloſen britiſchen Staatsmänner hier weniger energiſch als ſonſt vorgegangen ſind, ſo iſt das wohl geſchehen, weil ſie angenommen haben, es werde ihnen gelingen, geſtützt auf die ihnen und Frankreich geneigten Parteien in Konſtantinopel, ihr Ziel im guten zu erreichen. Gewalt zu gebrauchen, wollte man vermeiden, um nicht eine Erregung im ganzen Islam auszulöſen, die unbequem werden konnte.

Es wurde bereits in dem Abſchnitt „Die erſten Schläge" berichtet, daß die beiden deutſchen Schiffe unter den Namen „Javus Selim" und „Midilli" der türkiſchen Flotte eingereiht, ſowie daß die geringen osmaniſchen Seeſtreitkräfte, von denen für Unternehmungen außerhalb der Meerengen nur zwei kleine Kreuzer und ein Dutzend Torpedoboote in Frage kommen konnten, dem Befehl des Admirals Souchon unterſtellt worden waren. In der ruſſiſchen Schwarzen-Meer-Flotte ſtand ihnen eine Seemacht von erdrückender Überlegenheit gegenüber.

Am 28. Oktober erſchienen am Eingange des Bosporus ruſſiſche Kanonenboote mit Minendampfern und begannen die Mündung der Meerenge zu verſeuchen. Admiral Souchon lief mit „Sultan Javas Selim" und „Midilli" ſofort aus, griff die ruſſiſche Abteilung an und verſenkte das Minenſchiff „Prut" (1879, 5450 T.) ſowie das Kanonenboot „Kubanez" (1887, 1250 T.). Ein Zerſtörer wurde ſchwer beſchädigt, ein Troßdampfer genommen. Damit waren die Feindſeligkeiten ohne förmliche Kriegserklärung eröffnet, die engliſchen Pläne endgültig geſcheitert.

Admiral Souchon war alsbald nach Oſten weiter gedampft. Am 29. brüllten die 28 cm des „Sultan Javus Selim" vor Sebaſtopol gegen die dortigen Werke, während „Midilli" in Noworoſſijsk, ſüdöſtlich der Straße von Kertſch, Petroleum- und Geteidelager vernichtete und 14 Dampfer in die Tiefe ſchickte. Der in ihrer Begleitung befindliche Zerſtörer „Berk i Satwet" zerſchoß inzwiſchen die dortige Funkſtation. Die Zerſtörer „Jadig hiar i Millet" und „Muavenet i Millije" (1909, 630 T., 35 Kn., 2 St. 8,8 cm-SK, 3 St. 45 cm-T.R), bei Schichau gebaute Boote, drangen unter deutſcher Führung in den Hafen von Odeſſa ein, und ihre Torpedos ziſchten gegen dort liegende ruſſiſche Schiffe. Das Kanonenboot „Donez" (1887, 1250 T.) ſank. Die Granaten der osmaniſchen Zerſtörer krachten in 5 Handelsdampfer und brachten Petroleumbehälter zum Ausbrennen. Der Kleine Kreuzer „Hamidijeh" (1903, 3800 T., 22,3 T., 2 St. 15-, 8 St. 12 cm-, 12 leichte SK, 2 St. 45 cm-T.R., 300 M. Bef.) war nach Feodoſia geſchickt worden, und dort in ähnlicher Weiſe tätig. Bei Kertſch hat er einen Dampfer verſenkt.

Bei der Wichtigkeit der Meerengen für die Aus- und Einfuhr Südrußlands mußte dem Dreiverband daran gelegen sein, sie in seine Gewalt zu bringen, da alsdann der Austausch von Getreide aus Rußland gegen alles Kriegszeug, dessen das Zarenreich benötigt war, auf dem Wasserwege in der billigsten und schnellsten Weise erfolgen konnte. Rußland mußte daher von Osten, England und Frankreich von Westen sich den Weg durch sie hindurch zu bahnen suchen. Dem Streben des Zarenreichs trat Admiral Souchon im Schwarzen Meere mit immer wiederholten Vorstößen in der richtigen Erkenntnis entgegen, daß die beste Verteidigung im Angriffe liegt. Zur Verfügung standen ihm dazu außer seinen beiden Kreuzern zwei türkische von 22 Kn. Höchstgeschwindigkeit, die allerdings wesentlich stärker bewaffnet waren als die „Midilli". Mit 2 St. 15- und 8 St. 12 cm-SK armiert, betrug ihr Breitseitgewicht 179,6 kg, während die um die Hälfte größere „Midilli" ein solches von nur 96,6 kg besaß, dafür aber um 5 Kn. schneller war. Zunächst mußten die leichten türkischen Kreuzer aber erst instand gesetzt werden; denn Admiral Limpus hatte dafür gesorgt, daß sie nicht ohne weiteres verwendbar waren.

Die russische Schwarzemeerflotte bestand aus den Linienschiffen „Joan Slatust" und „Swjatoi Jewstasi" (13 000 T., 16 und 17 Kn., 4 St. 30,5-, 4 St. 20,3-, 12 St. 15 cm-, 20 leichte SK, 3 St. T.R., 879 M. Bes.), dem Linienschiff „Panteleimon" (12 800 T., 16 Kn., 4 St. 30,5-, 16 St. 15 cm-, 20 leichte SK, 3 St. 45 cm-T.R., 741 M. Bes.), den vier etwas älteren Linienschiffen „Rostislav", „Tri Swjatitelja", „Georgi Pobjedonoszev" und „Sinop" von etwa 16 Knoten und ähnlicher Bewaffnung, zwei geschützten Kreuzern, „Kagul" und „Pamjat Merkurija" (7200 T., 23 Kn., 12 St. 15 cm-, 20 leichte SK, 2 St. 45 cm-T.R., 570 M. Bes.). An großen Schiffen befanden sich im Bau die drei Großkampfschiffe: „Imperator Alexander III.", „Jekaterina II.", „Imperatriza Maria" (22 800 T., 21 Kn., 12 St. 30,5-, 20 St. 12,7 cm-, 7 leichte SK, 4 St. 45 cm-T.R.), die 1916 fertig wurden, und zwei geschützte Kreuzer: „Admiral Lasarew" und „Admiral Nachimow" von 7000 T. und 30 Kn. Höchstgeschwindigkeit, deren Bestückung aus 16 St. 15 cm- und 5 leichten SK bestehen sollte, während über die Torpedoarmierung noch nichts bekannt geworden war. Dazu kamen vier ungeschützte Kreuzer, schwer bewaffnet und von großer Geschwindigkeit, zwanzig Zerstörer — sechs im Bau —, von denen neun von 1100 T. den britischen an Leistungsfähigkeit nichts nachgaben, sowie neun U-Boote fertig, zwei im Bau. Eine große Anzahl von Minenlegern und sonstigen Spezialdampfern kam außerdem dazu, und das Ganze bildete eine recht ansehnliche Seemacht von 161 900 T., namentlich angesichts der winzigen Kräfte, die das Osmanenreich dem entgegenzustellen hatte. Einem anders veranlagten Manne, als Admiral Souchon es war, wäre jeder Gedanke an einen Angriff gegen eine derartige zahlenmäßige Überlegenheit als unmöglich erschienen. Er scheute davor nicht zurück.

Am 3. November bombardierten seine Kreuzer Batum im Südostwinkel des Schwarzen Meeres; russische Seestreitkräfte beantworten das mit einer Beschießung von Sungulduk und Kaslu, an der Nordküste Kleinasiens gelegener kleiner türkischer Häfen, am 6. November.

Am 18. November gelangte die Nachricht nach Konstantinopel, daß die Russen Trapezunt bombardierten. Souchon ließ sofort mit „Javus Selim" und „Midilli" aus und sichtete 2 russische Linienschiffe, 5 Kreuzer und 5 Zerstörer. Er eröffnete alsbald das Feuer, schoß sich schnell ein, und deckte die Russen derart zu, daß sie — „Swatoi Jewstasi" ernstlich beschädigt — eiligst nach Sebastopol „auswichen".

Auch am 24. Dezember war Souchon mit „Javus Selim" in See. Es war neblig. So kam es, daß er sich plötzlich bei Sungulduk einer aus 17 Einheiten bestehenden russischen Flotte gegenüber sah. Es gelang dem Schlachtkreuzer, sich schnell einzuschießen, das Linienschiff „Rostislav" ernstlich zu beschädigen, die Minendampfer „Oleg" und „Athos" zu versenken. Als „Midilli" herankam, wich die russische Armada wieder nach Sebastopol aus. Russische Städte, Funkstationen und Petroleumlager wurden beschossen, die Unternehmungen der türkischen Kaukasusarmee — soweit das von See aus möglich war — unterstützt, die rückwärtigen Verbindungen des russischen Heeres über das Schwarze Meer gestört. Torpedoboote drangen in russische Häfen ein und richteten in ihnen alles mögliche Unheil an. Am 1. Januar 1915 kam es bei Sinope, wo am 30. November 1853 eine türkische Flottenabteilung den Granaten der von Admiral Nachimow befehligten russischen Linienschiffe restlos zum Opfer gefallen war, auch im Weltkriege wiederum zwischen türkischen Kreuzern und weit überlegenen russischen Seestreitkräften zum Gefecht, das aber nicht so verhängnisvoll für die Osmanen verlief. Am 8. Januar beschoß eine russische Flotte Sinope selbst und türkische Strandbatterien bei Makriali, südlich Batum. Aber immer mehr sah sich die russische Flotte, trotzdem Herr Limpus mit der ganzen britischen Marinemission zu den Russen übergesiedelt war, in die Verteidigung gedrängt. Am 8. Februar bombardierte „Midilli" das schöne Yalta an der „Riviera" der Krim und schickte an einer andern Stelle einen russischen Dampfer zu den Fischen. Russische Kriegsschiffe hingegen entsandten ihre Geschosse gegen Trapezunt und versenkten dort als echte Kulturträger das amerikanische Lazarettschiff „Washington". Für den Schwächeren ist das wirksamste Mittel die Mine, und zu ihr griffen die Russen um so lieber, als sie in deren Handhabung besonders geschickt sind. Immer neue Minenfelder entstanden, und eines schönen Tags geriet „Sultan Javus Selim" in eines von ihnen. Eine der Höllenmaschinen krepierte an der einen Seite des Bugs, eine zweite ging an der entgegengesetzten Seite des Hinterschiffs hoch. Ohne daß ein Gegenfluten nötig geworden wäre, um das Gleichgewicht im Schiffe herzustellen, dank der vorzüglichen Bauart des

Kreuzers und dem tadellos arbeitenden Leckſicherungsdienſt blieb das Schiff erhalten. Als es am nächſten Morgen in die wunderbar ſchöne Mündung des Bosporus einlief, hätte niemand ihm von außen anſehen können, daß zwei große Breſchen in ſeinem Boden klafften. Obgleich in Konſtantinopel kein Dock vorhanden war, das imſtande geweſen wäre, den Verwundeten aufzunehmen, iſt es der Tüchtigkeit deutſcher Baumeiſter und Werkleute gelungen, den Schlachtkreuzer mit Hilfe angebauter Käſten ſo auszuflicken, daß er ſeine frühere Leiſtungsfähigkeit zurückgewann. Aber für mehrere Monate war er nicht verwendungsfähig, und das nutzten die Ruſſen dazu aus, das Schwarze Meer immer mehr mit Minen zu verſeuchen.

Übler erging es dem osmaniſchen Kleinen Kreuzer „Medjidijeh" am 3. April. Er befand ſich vor Ortſchakoff, während andere türkiſche Schiffe vor Odeſſa zwei ruſſiſche Dampfer verſenkten. „Medjidijeh" lief auf eine Mine und ſank. Seine Beſatzung wurde von den andern Schiffen gerettet. —

Im Weſten hatten die engliſchen und franzöſiſchen Flottenabteilungen zunächſt nur Taſtverſuche gemacht. Die britiſchen Schlachtkreuzer „Indomitable" und „Inflexible" (1907/1909, 8 St. 30,5 cm-SK), der Panzerkreuzer „Defence" (1907, 14 800 T., 4 St. 23,4-, 10 St. 19 cm-SK), der Kleine Kreuzer „Gloceſter" (1909, 2 St. 15,2-, 10 St. 10,2 cm-SK), die franzöſiſchen Linienſchiffe „Rébuplique" (1902, 14 900 T., 4 St. 30,5-, 18 St. 16,4 cm-SK) und „Bouvet" (1896, 2 St. 30,5-, 2 St. 27,4-, 8 St. 14 cm-SK), zwei franzöſiſche Kreuzer und acht Zerſtörer beſchoſſen am 2. November die Außenforts Kum Kaleh und Sed ül Bahr auf eine Entfernung von 15 km. Die in den Werken ſtehenden Geſchütze reichten nicht ſo weit; infolgedeſſen mußten dieſer und ein am 4. wiederholter Angriff ungeſtraft bleiben. Erſt am 5. Oktober erklärten Großbritannien und Frankreich der Türkei den Krieg, und England beſetzte Cypern.

Am 30. November war die vor den Dardanellen verſammelte engliſch-franzöſiſche Flotte auf 40 Einheiten angewachſen. Ein britiſches Tauchboot, das um dieſe Zeit die Meerenge zu durchfahren verſuchte, wurde getroffen und mußte umkehren.

Dagegen gelang es dem gut geführten britiſchen Tauchboot „B 11" im Dezember, die Dardanellen zu paſſieren. Man ſagt, daß dieſes Boot — und ſpäter weitere — im Marmarameer durch osmaniſche Verbandsfreunde mit allem ihnen Nötigen verſehen worden ſeien, bis es ſchließlich gelang, dieſen Gemütsmenſchen auf die Spur zu kommen und ihnen ein für allemal das Handwerk zu legen. „B 11" durchfuhr jedenfalls das Marmarameer und verſenkte am 13. Dezember das alte Linienſchiff „Meſſudijeh" im Bosporus.

Schlechter erging es einem franzöſiſchen U-Boot, das am 15. Januar dasſelbe Wagnis unternahm. Es lief ſich in den Dardanellen feſt und wurde durch die türkiſchen Geſchütze in den Grund gebohrt.

Auch im Januar und Februar unternahmen die Flotten nichts Ernstliches. Am 19. Februar bombardierten vier britische und vier französische Linienschiff Kum Kaleh und Sed ül Bahr nochmals auf so große Entfernung, daß sie für die türkische Artillerie unerreichbar blieben. Deshalb wurden diese Werke einige Tage später von den Türken geräumt. Am 25. aber kamen sie näher heran, als sie außer den Außenforts die Batterien Kap Helles und Irkhanijeh unter Feuer nahmen. Nun war es auch den Türken möglich, ihre Geschütze mit Aussicht auf Treffer sprechen zu lassen. Mehrere der Angreifer wurden beschädigt, unter ihnen das mächtige 19 000 T. große britische Linienschiff „Agamemnon". —

Am 1. März war die Flotte auf 38 britische und 21 französische Schiffe gebracht, und nun wurde es ernst. An diesem Tage erschienen vier Linienschiffe in der Einfahrt, und griffen das weiter nordöstlich auf dem asiatischen Ufer gelegene Fort Dardanos an. Um das tun zu können, waren sie aber gezwungen, die von ihnen bisher verfolgte Taktik aufzugeben, die sie den Außenforts gegenüber zur Anwendung gebracht hatten. Sie mußten dichter an das Werk herangehen und erhielten nun auch ihrerseits Treffer. Nachdem sie Beschädigung erlitten hatten, brachen sie das Gefecht ab und verschwanden seewärts.

Auch am 3. kam es zu einem Bombardement, das sich ähnlich abspielte. Bei dieser Gelegenheit machten die Schiffe auch Landungsversuche. Dieselben scheiterten. In die Dardanellen eingedrungene Minensucher wurden durch die Landartillerie wieder hinausgejagt. Die folgenden Tage verliefen in gleicher Weise. Am 5. nahmen das ganz neue mit acht 38 cm-SK bewaffnete Linienschiff „Queen Elizabeth", „Agamemnon" und der ältere „Vengeance" die inneren Festen vom Golf von Saros aus mit indirektem Feuer über die Halbinsel Gallipoli fort in die Arbeit. Vor der Einfahrt liegende Beobachter leiteten das Feuer. Man hatte aber türkischerseits alles getan, um den Briten Gleiches mit Gleichem vergelten zu können, so daß, als „Queen Elizabeth" am folgenden Tage die Beschießung wieder aufnehmen wollte, sie ebenfalls innerhalb kurzer Zeit schwere Treffer erhielt, die sie veranlaßten, sich einer so üblen Behandlung durch schleuniges Abdampfen zu entziehen. Vom 7. an beteiligten sich auch französische Schiffe an dem Bombardement, und von da ab erschienen täglich in der Einfahrt vier bis sechs Linienschiffe, um ihre schweren Geschosse in die inneren Festen schmettern zu lassen. Abends verschwanden sie dann wieder in der Richtung auf Tenedos. Bei dieser Insel ankerten nun 14 britische und 4 französische Schlachtschiffe.

Außer „Queen Elizabeth", „Agamemnon" und „Vengeance" lagen dort: „Irresistible" (1898, 15 250 T., 4 St. 30,5-, 12 St. 15,2 cm-SK), die Schwesterschiffe „Triumph" und „Swiftsure" (1903, 12 000 T., 4 St. 25,4-, 14 St. 19 cm-SK), der Schlachtkreuzer „Inflexible" (1907, 20 300 T., 8 St.

30,5 cm-SK), zwei Schiffe der „Majestic"-Klasse (1895/96, 15 150 T., 4 St. 30,5-, 12 St. 15,2 cm-SK) und drei Vertreter der „Vengeance"-Klasse (siehe oben); an Franzosen: „Suffren" (1899, 12 730 T., 4 St. 30,5-, 10 St. 16,4 cm-SK), „Gaulois" und „Charlemagne" (1896, 11 300 T., 4 St. 30,5-, 10 St. 14,8 cm-SK), „Bouvet" (1896, 12 000 T., 2 St. 30,5-, 2 St. 27,4-, 8 St. 14-, 8 St. 10 cm-SK), vier kleine Kreuzer und mehrere Flottillen von Zerstörern und Tauchbooten. —

Am 8. wurden türkische Infanteriestellungen auf dem kleinasiatischen Ufer mit Feuer belegt, und in der Nacht zum 12. und 13. stießen von einem kleinen Kreuzer geleitete Minensucher in die Meerenge vor. Artilleriefeuer zwang sie, bevor sie etwas zu erreichen imstande gewesen wären, wieder seewärts zu weichen. In der ersten dieser beiden Nächte holte der Kleine britische Kreuzer „Amethyst" sich recht ernstliche Denkzettel. Diesen vorbereitenden Einleitungen folgte dann am 18. das Einsetzen aller Schlachtschiffe. Innerhalb der Linie Kum Kaleh—Sed ül Bahr liefen diese Kreise und nahmen die inneren Werke unter Feuer. Es war zwar ein furchtbarer Sturm von Granaten, der auf die türkischen Stellungen niederging, aber ein wirklich herzhaftes Drauf- und Drangehen trat nicht in die Erscheinung. Immer auf derselben Linie laufend, erleichterten die Schiffe den Landgeschützen das Einschießen und Treffen und begaben sich damit des Hauptvorteils, den Schiffe im Kampfe gegen Landbefestigungen in ihrer Beweglichkeit, dem steten Wechsel von Richtung und Entfernung, haben. So wurde der 18. März zu einem Ehrentage für die Landartillerie im allgemeinen und die türkischen von deutschen Matrosenartilleristen bedienten 15 cm-Haubitzen im besonderen, deren Feuer von trefflich ausgebildeten deutschen Seeoffizieren geleitet wurde. Gegen die aus ihnen verfeuerten, in steilem Bogen einschlagenden Granaten boten die Panzerdecks keinen ausreichenden Schutz, und der senkrechte Panzer der Schiffsseiten kam ihnen gegenüber nicht zur Geltung. „Irresistible", „Ocean" und „Bouvet" sanken, mehrere andere Linienschiffe wurden sehr schwer beschädigt, die blutigen Verluste waren überaus ernst. Gänzlich unverrichteter Sache mußten die Flotten wieder abziehen. Die Befestigungen waren unerschüttert geblieben, die blutigen Verluste an Land unbedeutend. Diese ausgesprochene Niederlage löste bei den Admiralen die Überzeugung aus, daß schwimmende Seestreitkräfte allein die Dardanellenstellung nicht bezwingen könnten. Wenn deren Angriffe so angesetzt wurden, wie das hier geschehen war, dann mochten sie recht haben. Es ist aber sehr wahrscheinlich, daß einem andern Vorgehen die Siegesgöttin gelächelt hätte. Die Schiffe mußten mit hoher Fahrt Kurs durchhalten und die Dardanellenstellung zu durchbrechen suchen. Sicherlich würde das zu Schiffsverlusten geführt haben, ob aber zu größeren, wie sie auch bei der tatsächlich angewandten Taktik eingetreten sind, erscheint nicht eben wahrscheinlich. Aber selbst wenn der Sieg nur mit schweren Opfern zu erstreiten gewesen wäre,

so winkte ein so hoher Preis, daß auch solche gerechtfertigt erschienen. Gelangte auch nur ein halbes Dutzend der großen Schiffe ins Marmarameer, so lag Konstantinopel schutzlos dem Feuer ihrer Geschütze preisgegeben; und es ist nicht anzunehmen, daß dann die türkischen Machthaber die innere Kraft gefunden hätten, sich am Ruder zu halten oder vor den Verbandsmächten nicht zu kapitulieren. Die Bosporusstellung hätte, von Westen durch die Schiffe der Westmächte, von Osten durch die Russen angegriffen, unterliegen müssen. Damit wäre ein Erfolg erreicht worden, der geeignet war, dem ganzen Kriege ein anderes Gesicht zu geben. Die Balkanstaaten hätten dann sicherlich ausnahmslos alsbald für den Verband Stellung genommen, Italien sich früher, als das geschah, ihnen angeschlossen, und die Folgen kann sich auch jeder militärische Laie klar machen. Auch hier hat die Führung auf seiten der britischen Flotte — denn sie war bestimmend — versagt und sich davor gescheut, mutig zu wagen, um Großes zu gewinnen. Es muß aber bei dieser Gelegenheit auch auf die Fernwirkung hingewiesen werden, die das Vorhandensein einer starken deutschen Hochseeflotte hier ausgeübt hat. Der Umstand, daß sie in der Deutschen Bucht bereit lag, hat die britische Admiralität nicht wagen lassen, eine größere Zahl von Großkampfschiffen für die Bezwingung der Meerengen nach dem Mittelländischen Meere zu schicken. Hätten den Admiralen, die dort die Handlungen leiteten, solche zur Verfügung gestanden, so würde möglicherweise auch der Mut und das Gefühl gewachsen sein, es müsse energischer vorgegangen werden, als das tatsächlich geschehen ist. So hat die deutsche Hochseeflotte die britische gebunden und damit eine Wendung des Kriegs verhindert, die für die Mittelmächte hätte verhängnisvoll werden müssen. Es darf wohl angenommen werden, daß auch die in der Levante vorhandenen Kräfte bei energischer Führung hingereicht hätten, um dasselbe zu erreichen; aber der moralische Druck, entschlossener zu handeln, wäre stärker gewesen, wenn die Flotte aus mächtigeren Einheiten bestanden hätte. Ein Krieg kann nur siegreich durchgefochten werden, wenn das strategisch Nötige nicht durch politische Rücksichten verhindert, wenn die Strategie nach rein militärischen Gesichtspunkten geleitet wird. Das war in Großbritannien nicht der Fall, sondern das ganze Verhalten der britischen Flotte läßt erkennen, daß Rücksichten auf die Weltmachtstellung Englands das militärische Denken und Handeln in einer für das Weltreich nachteiligen Weise beeinflußt haben. So war es hier, so war es betreffs der Führung des Kriegs in der Ostsee. Im übrigen kann nicht bezweifelt werden, daß ein Nelson oder Souchon anders gehandelt hätten als die Admirale, die am 18. März 1915 in den Dardanellen geführt haben.

Auch in England drang die Anschauung durch, daß angesichts dieser Schlappe die Dardanellen nur durch eine taktisch zusammenwirkende Land- und Seemacht zu Fall zu bringen seien.

Inzwischen hörten aber kleine Scharmützel dort nicht auf. Am 15. April drangen britische Zerstörer in die Meerengen ein, allerdings nur, um alsbald wieder hinausgejagt zu werden. Bei einer Beschießung von Kaba Tepe wurde „Majestic" (1895, 15 150 T.) so beschädigt, daß er aus dem Gefecht gehen mußte. Am folgenden Tage erhielt „Swiftsure" (1903, 12 000 T.) schwere Treffer, und das britische Tauchboot „E 15" wurde in den Dardanellen vernichtet. Und dann begannen die Gefechte bereits in die neuen großen Geschehnisse hineinzuspielen.

Die für das geplante Unternehmen nötige Armee sollte Griechenland hergeben. Der ebenso kluge wie willensstarke König Constantin lehnte dahingehende Aufforderungen der Verbandsmächte höflich aber bestimmt ab. Man war also gezwungen, selbst ein Heer für den Angriff auf die Meerengen zu versammeln. Mit anerkennenswerter Tatkraft wurde alles dazu Nötige ins Werk gesetzt. Die versenkten und beschädigten Schiffe wurden durch frische ersetzt, aus britischen — hauptsächlich australischen — und französischen Truppen ein 100 000 Köpfe starkes Heer gebildet.

Am 17. griff das von einem deutschen Seeoffizier geführte türkische Torpedoboot „Timur Hissar" den britischen Truppentransportdampfer „Manitou" an, und traf ihn mit zwei Torpedos, deren Zünder jedoch versagten (siehe S. 45). Von zwei britischen Zerstörern gejagt, setzte der Kommandant das Boot an der griechischen Insel Chios auf Strand, und sprengte es. Die Besatzung wurde in Griechenland eingeschlossen. —

Am 25. April gelang es, die ersten Staffeln der neugebildeten Armee unter dem Schutze des mächtigen Feuers der Flotte an der Westseite der Halbinsel Gallipoli an drei verschiedenen Punkten an Land zu werfen, und zwar an der südlichsten Spitze bei Sed ül Bahr, bei dem 20 km weiter nördlich gelegenen Kaba Tepe, westlich Meidos, und dem noch ein wenig weiter nördlich gelegenen Ari Burnu.

Um diese Zeit stieß abermals ein britisches Tauchboot ins Marmarameer durch. Es wurde dort vernichtet. Nach türkischen Berichten sind in diesen Tagen ein Flugzeugmutterschiff, ein Zerstörer und zwei Transportdampfer durch türkische Artillerie versenkt worden. Es wären kleine Opfer gegenüber dem Gelingen der Landung. — Inzwischen war man türkischerseits nicht müßig gewesen: ein Heer von 200 000 Mann war auf der Halbinsel Gallipoli versammelt worden, und verhinderte die Gelandeten, nach Osten oder Nordosten Gelände zu gewinnen. Vergegenwärtigt man sich aber, daß die Halbinsel auf der Linie Kaba Tepe-Meidos nur 7 km breit ist, und auf ihrer Ostseite die Werke lagen, die auf europäischer Seite die Dardanellen verteidigen, so wird klar, daß ein ganz unbedeutender Geländegewinn hingereicht hätte, um die Verbandstruppen in den Stand zu setzen, die sich von Kilid Bahr bis Sestos erstreckende Fortlinie im Rücken zu fassen. Ihre Nieder-

kämpfung wäre dann nicht mehr schwierig gewesen. Aber diese wenigen Kilometer Raum waren eben nicht zu gewinnen, trotzdem die von dem General Liman v. Sanders befehligte Armee einen schweren Stand hatte, weil sie nicht allein mit dem feindlichen Expeditionskorps, sondern auch mit der brutalen Artilleriewirkung der Flotte rechnen mußte. Aber die Zähigkeit und die über alles Lob erhabene Standhaftigkeit des osmanischen Soldaten hielten durch und sperrten den Engländern und Franzosen jeglichen Fortschritt.

Während die Flotte am 27. April die Dardanellenstellungen und die Umgebung der Landungsplätze heftig beschoß und die Landung ihren Fortgang nahm, wurde das britische U-Boot „A E 2" in den Dardanellen versenkt, wobei 14 Mann den Tod fanden. Am folgenden Tage wurde vor den Dardanellen ein britischer Zerstörer vernichtet, der französische Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc" (1899, 11 300 T.) schwer beschädigt. Bei Kum Kaleh an Land geworfene französische Abteilungen wurden am 29. wieder eingeschifft. Am 1. Mai lief das französische Tauchboot „Joule" (1911, 550 T.) auf eine Mine und ging unter. Ein am 11. erfolgender Angriff russischer Schiffe gegen die Einfahrt des Bosporus ist offenbar nicht ernst gemeint gewesen.

Anfang Mai war die Beschießung durch die englisch-französische Flotte wieder besonders heftig. Im Gegenfeuer erhielt das französische Linienschiff „Henry IV." (1899, 8950 T., 2 St. 27,4-, 7 St. 14 cm-SK), ein neu zum Geschwader gestoßenes Schiff, am 1. Mai nicht weniger als zehn Treffer. Es mußte mit dem ebenfalls vielfach getroffenen „Vengeance" aus dem Gefecht gehen. Ein Nachtangriff von Zerstörern wurde leicht abgewiesen. Am 2. wurde ein britisches Tauchboot versenkt, am 3. mußte „Agamemmon" sich zurückziehen, nachdem er viermal getroffen worden war.

Auf dem Lande wogte inzwischen ein erbitterter Kampf hin und her. Infolge der knappen Munitionsvorräte — die Zufuhr von Deutschland war infolge der politischen Haltung Rumäniens so gut wie abgeschnitten — suchte man durch Torpedobootsvorstöße eine Entlastung der Verteidigungsartillerie herbeizuführen, in der Hoffnung, daß etwaige Erfolge die feindlichen Admirale veranlassen würden, ihre Schiffe zurückzuziehen. Der Nachtangriff des von einem deutschen Seeoffizier geführten türkischen Torpedoboots „Muavenet i Millije" am 13. Mai war auch erfolgreich gewesen; das britische Linienschiff „Goliath" war torpediert worden, gesunken, und 482 Mann waren dabei umgekommen. Aber gegen Torpedobootsangriffe gibt es Abwehrmittel. Namentlich bietet ein verschärfter Wachtdienst ziemliche Sicherheit. So war es in der Tat Hilfe in der Not, als am 23. ein deutsches U-Boot erschien, das aus der Heimat kommend in ununterbrochener Fahrt eine Strecke von 9000 Kilometer zurückgelegt hatte. Gegen U-Boote fehlten vorläufig jedoch noch zuverlässige Abwehrmittel; und als am 25. das von Kapitänleutnant Hersing geführte Boot „U 21" das Linienschiff „Triumph" und am 27. die „Majestic" in die

Tiefe geschickt, „Agamemnon" ebenfalls einen Torpedotreffer erhalten hatte, hielten die Admirale es doch für geboten, ihre großen Schiffe solchen Gefahren fürderhin nicht auszusetzen. Dazu war an Bord der „Queen Elizabeth" eines der 38 cm-Rohre geborsten, und das Schiff dabei so beschädigt worden, daß es für einige Monate nicht mehr mitzählte. Damit wurden die Aussichten für das Expeditionskorps trotz der ihm zugeführten Verstärkungen am Schlusse des ersten Kriegsjahrs nicht allzu glänzend, die Verteidigung aber sah sich entlastet. —

Im Marmarameer versenkte ein britisches Tauchboot am 22. Mai den türkischen Zerstörer „Pelengyi-Deria" (1894, 270 T.) und ein anderes in den Dardanellen ein altes türkisches Kanonenboot, dessen Besatzung gerettet wurde. Bei Kaba Tepe wurde ein feindlicher Kreuzer so schwer beschädigt, daß er aus dem Gefecht geschleppt werden mußte.

Vor dem Hafen Kusch-Adassi, Vilajet Smyrna, war am 30. Mai ein französisches Torpedoboot durch Strandung verloren gegangen.

In der Nähe der Insel Strato wurde am folgenden Tage ein großer britischer Hilfskreuzer von etwa 12 000 T. durch ein U-Boot versenkt. Nur 120 von 800 Mann kamen mit dem Leben davon.

Am 4. Juni ging der französische Minenleger „Casablanca" vor Smyrna durch eine Mine zugrunde.

Im Schwarzen Meer kreuzte „Midilli" und sichtete am 11. auf einer ihrer Fahrten zwei große (1100 T.) russische Zerstörer. Sie versenkte den einen; der andere kam mit bösen Wunden davon.

Am 4. Juli wurde bei Sed ül Bahr das französische Transportschiff „Carthage" durch den Torpedo eines U-Boots, am 26. das französische Tauchboot „Mariotte" (1911, 530/630 T., 6 St. 45 cm-T.R., 15/10 Kn., 31 M. Bes.) in den Dardanellen durch Artillerie versenkt, die Besatzung des letzteren gefangen genommen.

Im Roten Meere waren bereits am 1. November 1914 britische Kriegsschiffe in den Golf von Akaba eingedrungen und hatten die offene Stadt beschossen, nach der dieser Meeresteil benannt ist. Ein Landungsversuch britischer Seeleute und Soldaten wurde von türkischen Truppen abgewiesen.

Bei Abadan am untern Schatt el Arab kam es am 6. November zu einem Gefecht zwischen einem türkischen und britischen Kanonenboot, in dem der Engländer beschädigt wurde. Der Türke schoß darauf noch Petroleumlager in Brand. In derselben Gegend wiederholte sich ein ähnlicher äußerst hartnäckiger Kampf am 18. November. Das türkische Kanonenboot „Marmaris" (1907, 500 T., 14 Kn., 4 St. 6,5-, 2 St. 3,7 cm-SK, 1 St. 45 cm-T.R.) und ein britisches wurden in demselben beschädigt.

Am 3. Februar gelangte eine türkische Erkundungsabteilung an den Suez-

kanal bei El Kantara und Serapeum, südlich Ismailia sogar auf das westliche Kanalufer.

Der britische Hilfskreuzer „Canadian-Pacific" wurde schwer beschädigt. Wir wissen nichts Näheres darüber.

Am 5./6. März erschien eine englisch-französische Flottenabteilung vor Smyrna. Die Stadt wurde zur Übergabe aufgefordert. Als diese abgelehnt wurde, beschossen die Schiffe die Befestigungen, jedoch ohne entscheidenden Erfolg. Mehrere der Schiffe wurden getroffen, und ein Minensucher ging durch das Hochgehen einer Mine verloren.

Am 9. Juni sank im Suezkanal ein englischer Dampfer durch eine von den Türken gelegte Mine.

Österreich-Ungarn und Mittelmeer

Zu dem Bestande der k. u. k. Flotte kamen außen den bereits früher gegebenen Stärken für den Dienst auf der Donau noch 10 leicht gepanzerte Flußkanonenboote und ein paar Wachtfahrzeuge. In außerheimischen Gewässern befand sich nur der alte geschützte Kreuzer „Kaiserin Elisabeth", dessen Schicksale in dem Abschnitt „Tsingtau" geschildert werden sollen.

Als Kriegstheater kam für die Flotte der Donaumonarchie lediglich das Mittelmeer, hauptsächlich aber die Adria, in Frage. Die nächste Aufgabe der österreichisch-ungarischen Kriegsschiffe beim Kriegsausbruch war, die Unternehmungen des Heeres gegen Montenegro zu unterstützen. Am 10. August beschoß „Szigetvar" (1900, 2350 T., 20 Kn., 8 St. 12-, 10 St. 4,7 cm-SK, 2 St. 45 cm-T.R., 305 M. Bes.) zusammen mit einem andern kleinen Kreuzer von $8^1/_2$ Uhr morgens an die Funkstation und Gebäude einer Handelsgesellschaft in Dulcigno; die montenegrinische Küste wurde blockiert. Eins der Fahrzeuge, die hier Dienst taten, der Kleine Kreuzer „Zenta" — ein Schwesterschiff des „Szigetvar" —, sah sich eines Morgens von einer französischen Flotte überrascht. Der bei dem Kreuzer befindliche Zerstörer „Ulan" konnte sich dem Angriffe des mächtigen Geschwaders noch entziehen, die langsamere „Zenta" aber wurde gestellt. Dicht unter dem Lande entlang strebte sie auf den Hafen von Cattaro zu, welcher der österreichisch-ungarischen Flotte als Hauptstützpunkt diente. Diesen anzugreifen scheint auch das französische Geschwader beabsichtigt zu haben. Die Batterie Lustica versuchte, das kleine Schiff durch ihr auf das französische Geschwader gerichtetes Feuer zu entlasten. Sie konnte jedoch nicht verhindern, daß die mächtige Geschützkraft der großen Schlachtschiffe den Kleinen Kreuzer zerschmetterte, der sich wacker wehrte und mit wehenden Flaggen in die Tiefe sank; 115 Mann der Besatzung fanden hier den Tod; einem Teile gelang es, schwimmend das nahe Ufer zu erreichen, wo die Schiff-

brüchigen in montenegrinische Gefangenschaft fielen. Die Franzosen hatten keinerlei Rettungsversuche gemacht. Es ist das kennzeichnend für die Gesinnung, die auch unter den französischen Seeoffizieren herrschte; denn in deren Händen liegt in solchen Fällen die Entscheidung darüber, was zu geschehen, was zu unterbleiben hat. Man wird nicht umhin können, zuzugeben, daß nach den Erfahrungen dieses Kriegs bei den Franzosen jeden Alters, Standes und Geschlechts keine Spur von der Ritterlichkeit mehr erkennbar ist, auf die dieses Volk dereinst — und zwar mit Recht — stolz sein durfte. Nur krankhafte Herzensroheit und romanische Grausamkeit sind zurückgeblieben und immer aufs neue bei ihnen in die Erscheinung getreten. Dazu kommt für die Beurteilung dieses Falles erschwerend in Frage, daß damals der Krieg soeben erst angefangen hatte, von einer Verhetzung oder Verrohung der Massen also füglich nicht gesprochen werden kann.

Am 17. Oktober erschienen abermals feindliche Kriegsschiffe vor Durazzo und Cattaro. Diesmal befanden sich auch britische darunter. Sie zogen aber nach kurzem Aufenthalte wieder in südlicher Richtung ab, ohne etwas unternommen zu haben, so daß österreichisch-ungarische Kriegsschiffe ungestört am 13. Antivari aufs neue bombardieren konnten. Am 19. erschien eine feindliche Flotte von 15, großen und kleinen, Schiffen vor Cattaro und beschoß die Forts der Einfahrt. Diese antworteten und versenkten eines der angreifenden Schiffe, zwei weitere wurden getroffen. Darauf dampfte die feindliche Armada nach Lissa und nahm die dortigen Werke unter Feuer, erfolglos und ohne auch hier ernstlich anzubeißen. Auf der inmitten der Adria gelegenen unverteidigten Insel Pelagosa landeten die Franzosen, zerstörten den Leuchtturm, stahlen, was ihnen des Mitnehmens wert erschien, „verunreinigten" die Brunnen und zogen wieder ab, ohne daß sie nötig gehabt hätten, sich Heldentaten vorzuwerfen. Am 23. schifften sie auf montenegrinischem Gebiet Geschütze aus, die für den Lowtschen bestimmt waren, jenem Bergmassiv, das in weitem Halbkreise die Stadt Cattaro umfaßt. Von seiner Höhe sollten die französischen Kanonen die österreichisch-ungarischen Festen zerschmettern.

Am 1. November zwang die ägyptische Regierung 18 im Gebiet des Suezkanals liegende deutsche Dampfer Port Said zu verlassen; vor demselben bereit liegende britische Kreuzer nahmen sie weg. Der Protest der deutschen Kapitäne beim amerikanischen Konsul, der die deutschen Interessen wahrnehmen sollte, traf auf passiven Widerstand, während der italienische Konsul erreichte, daß die seinem Schutz anvertrauten österreichisch-ungarischen Dampfer der Wegnahme entgingen.

Am 4. November unternahmen österreichisch-ungarische Flugzeuge einen Luftangriff auf Antivari.

Erst nach längerer Pause erschien in der Mitte des November die französische Flagge wieder an den malerischen Küsten der Doppelmonarchie. Dies-

mal wehte sie von dem Panzerkreuzer „Waldeck Rousseau" (1908, 14 100 T., 23 Kn., 14 St. 19,4 cm-, 20 leichte SK, 2 St. 45 cm-T.R.), der sie vor Cattaro zeigte. Als Torpedo- und Tauchboote ausliefen, entzog sich der Kreuzer deren Angriff mit großer Fahrt.

Am folgenden Tage ist ein schwer beschädigter britischer Zerstörer in den Hafen von Molfetta eingelaufen; es ist nicht bekannt geworden, wie das Boot zu diesen Schäden gekommen ist. In der zweiten Hälfte des November waren die gelandeten französischen Geschütze auf dem Lowtschen in Stellung und eröffneten von dort das Feuer auf die tief unter ihnen liegenden Befestigungswerke von Cattaro. Da die sich in Form eines M ins Land erstreckende Bucht reich gegliedert ist, so konnten die Schiffe sich ihrer Wirkung durch entsprechende Wahl ihrer Ankerplätze entziehen. Eine vor dem Hafen liegende feindliche Flotte griff in das Gefecht nicht ein.

Im letzten Drittel des Dezember war das Tauchboot „U 12", Kommandant Linienschiffsleutnant Egon Lerch, auf einer Kreuzfahrt in die Straße von Otranto gelangt und sichtete ein in Doppelkiellinie fahrendes nordwestlich steuerndes französisches Panzergeschwader. Es gelang ihm, auf das Linienschiff „Jean Bart" (1911, 23 500 T.) zu Schuß zu kommen. Zwei der abgefeuerten Torpedos trafen. Obgleich schwer beschädigt, ist es dem Schiff doch gelungen, Malta zu erreichen.

Am 23. näherte sich das französische Tauchboot „Curie" (1912, 400 T.) Pola, um in den Hafen einzudringen. Es wurde bemerkt, durch die Strandbatterien versenkt, die Besatzung durch hinausgesandte Boote bis auf einen Offizier gerettet.

Der Monat Januar ging ohne besondere Ereignisse hin. Anfang Februar 1915 wurde Antivari bombardiert, hauptsächlich um dort gelandetes und in Schuppen gelagertes Kriegszeug zu vernichten. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die aufs üppigste eingerichtete Dampfjacht des Königs von Montenegro versenkt, die ihm seinerzeit von der osmanischen Regierung geschenkt worden war. Das Hauptstück der Ausstattung, ein kostbares silbernes Tafelgerät, hatte der sehr geschäftskundige König aber schon seit langem in seinem „Palaste" in Sicherheit gebracht.

Am 24. Februar lief ein Lebensmitteltransport für das kleinste Königreich der Erde ein. Er wurde von dem französischen Zerstörer „Dague" (1911, 750 T.) geleitet; dieser geriet auf eine Mine und nahm 38 Franzosen mit in die Tiefe.

Am 5. März unternahm eine Abteilung der kaiserlichen Flotte in Stärke von 4 Linienschiffen, 3 Kreuzern und 12 Torpedobooten eine Streife bis zur Straße von Otranto, auf der feindliche Schiffe nicht angetroffen wurden.

In der Nacht zum 27. April befand sich das österreichisch-ungarische Tauchboot „U 5", Kommandant Linienschiffsleutnant v. Trapp, in derselben

Gegend; 20 Seemeilen vom Kap S. Maria di Leuca wurde der französische Panzerkreuzer „Léon Gambetta" (1901, 12 600 T., 704 M. Bes.) angegriffen und durch zwei Torpedotreffer tödlich getroffen. Er sank nach 10 Minuten. Der an Bord befindliche Kontreadmiral Serès mit seinem Stabe, 600 Franzosen und 2½ Millionen Francs sind mit dem Schiff untergegangen. Italienische Fischer beteiligten sich eifrig am Rettungswerk, durch das im ganzen 136 Menschen geborgen werden konnten, die zunächst in Messina eingeschlossen wurden. Wenige Wochen später erhielten sie durch den Eintritt Italiens in den Krieg an der Seite des Verbandes ihre Freiheit zurück.

Es war am 23. Mai, als Italien an die Doppelmonarchie den Krieg erklärte, nachdem es mehr als 30 Jahre alle die großen Vorteile — und nur solche — aus dem Bündnis mit Deutschland und Österreich-Ungarn gezogen hatte. Dieser Treubruch ohne gleichen löste in der Flotte des Kaiserreichs eine gewisse Befriedigung aus. Dort hatte man den „Katzelmachern" nie getraut, und Lissa war unvergessen. Die Westmächte räumten nunmehr die Adria und überließen „Il mare nostro" dem neuen Freunde. Die Flotte des Königreichs wurde von Admiral Bettolo befehligt, deren Stärkeverhältnis zur österreichisch-ungarischen ein ähnliches war wie im Jahre 1866. Die kaiserliche Flotte zögerte nicht, bei ihrem Feinde die Besuchskarte abzugeben: in der Nacht zum 24. machte die gesamte österreichisch-ungarische Flotte einen Vorstoß, der sich auf die italienische Ostküste von Venedig bis nach Barletta verteilte. Hierbei vernichtete der Kreuzer „Helgoland" den italienischen Zerstörer „Turbine" (1911, 300 T.), 35 Mann der Besatzung wurden gefangen. „U 12" brachte sieben montenegrinische Segelschiffe nach einem Stützpunkt auf. Die Antwort Italiens bestand darin, daß es die gesamte österreichische Küste als blockiert erklärte. Schiffe setzte es jedoch zur Aufrechterhaltung der Blockade nicht ein. 21 österreichische Kauffahrer von 73 895 Raumtonnen, die bei Kriegsausbruch in italienischen Häfen, einschließlich der der Kolonien, Schutz gesucht hatten, bildeten den ersten Raub der Italiener. Dazu kamen 57 deutsche Handelsdampfer von 171 905 T. Die geeigneten unter ihnen wurden als Hilfskreuzer und Transportschiffe ausgerüstet. Zu dem Gebiet der appeninischen Halbinsel gehören nicht umsonst die Abruzzen; und ein Prinz des königlichen Hauses von Savoyen führt bekanntlich mit Stolz den Namen dieser romantischen Gegend hinter seinem Herzogstitel.

Am 8. Juni unternahm das italienische Luftschiff „Citta di Ferrara" einen gegen Fiume gerichteten Luftangriff, nachdem es am vorhergehenden Tage versehentlich italienische Truppen und eignes Gebiet mit Bomben belegt hatte. Es begann über den Gestaden Istriens zu bombardieren, als es sich von einem Flugzeug bedroht sah. Es flüchtete seewärts. Das k. und k. Marineflugzeug „L 48" folgte ihm jedoch, holte es ein und vernichtete es

durch Bombenabwurf. Brennend fiel es ins Meer, aus dem Torpedoboote zwei Offiziere und fünf Mann, die ganze Besatzung, retteten und gefangen nahmen.

Ein anderes österreichisch-ungarisches Wasserflugzeug belegte Ballonhallen und einige im Arsenal von Venedig liegende Zerstörer mit Sprenggeschossen. Am 9. vormittags torpedierte „U 4" 30 Seemeilen westlich S. Giovanni di Medua einen von einer Zerstörerflottille geleiteten britischen Kreuzer der „Liverpool"-Klasse, der jedoch nicht gesunken ist. Ein zweites Tauchboot versenkte vor Venedig das italienische Tauchboot „Medusa" (1911, 300 T.).

Im Juli konnten die Tauchboote in der Adria die schönsten Erfolge verzeichnen. Eines von ihnen versenkte das italienische Torpedoboot „17 OS" (1911, 120 T.); ein anderes konnte den italienischen Panzerkreuzer „Amalfi" (1908, 10 400 T.) zur Strecke bringen. Der Kreuzer schwamm noch 30 Minuten, und so wurde es möglich, von 680 Mann Besatzung etwa 500 zu retten. Ein drittes Tauchboot schickte den Panzerkreuzer „Giuseppe Garibaldi" (1899, 7400 T.) zu den Fischen. Dieser gehörte zu einem Geschwader, das die Eisenbahn Ragusa—Cattaro beschoß, als ihn sein Geschick ereilte. Er sank 15 Minuten, nachdem der Torpedo ihn getroffen hatte, und nahm 50 Mann der Besatzung mit sich in die Tiefe.

Am 23. und 27. erfolgten Angriffe kaiserlicher Seestreitkräfte auf die italienische Ostküste. Am 29. Juli sank das italienische Tauchboot „Nautilus" (1913, 320 T.) im Golf von Triest durch Auflaufen auf eine Mine. So hatte Italien innerhalb guter zwei Monate zwei Panzerkreuzer, zwei Torpedobootszerstörer, drei Torpedoboote, drei Tauchboote und ein Luftschiff verloren, ohne etwas ausgerichtet zu haben.

Die wichtige und erfolgreiche Tätigkeit der Donauflottille steht in so unmittelbarer Beziehung mit dem Landkriege, daß es nicht möglich ist, sie zu würdigen, ohne auf diesen einzugehen. Dazu ist hier jedoch nicht der Platz. Es mag also genügen, nur zu verzeichnen, daß am 23. Oktober das Kanonenboot „Temes" (1904, 440 T., 77 M. Bes.) in der Save auf eine serbische Mine lief und sank; 33 Mann sind dabei ertrunken. Nach der Eroberung Serbiens wurde „Temes" gehoben und nach Reparatur wieder in Dienst gestellt.

Tsingtau

Am 15. November 1897 hatte Admiral v. Diedrichs, der damalige Chef des Kreuzergeschwaders in der Bucht von Kiautschou, die Reichsflagge gehißt; 17 Jahre hatte sie dort geweht, als der Weltkrieg ausbrach.

Was hatte Admiral v. Tirpitz im Laufe dieser kurzen Zeitspanne aus dem öden Platz gemacht, der damals wahrlich nicht zum Bleiben locken konnte!

Aus der fahlen chinesischen Landschaft war ein lachender Garten geworden. Die graubraunen, kahlen Felsen, in deren Schrunden kaum Muttererde genug vorhanden war, um ein paar Grasbüschel die zum Leben nötige Nahrung zu spenden, hatten sich in einen Mantel von Nadelholzwaldungen gehüllt, zu ihren Füßen ging das tiefe Grün der Tannen in das lichtere von Laubbäumen über, das bis in eine Gartenstadt hineingriff, die sich zwischen Berg und See ausbreitete; zwischen von feinsinnigen Künstlern entworfenen Palästen, schönen öffentlichen Gebäuden, zwischen geschmackvollen Häusern und Häuschen schlangen sich dem gebirgigen Gelände geschickt angepaßte, tadellose Straßen. Geschmackvolle Zierplätze mit sammetnen Rasenflächen verschönten das Stadtbild. Eine prächtige Kirche, stattliche Schulen waren vorhanden, unter letzteren eine Hochschule für Chinesen, deren Schülerzahl mit jedem Jahre wuchs und eine Bedeutung gewann, daß Hongkong sie zum Vorbilde nahm. Westlich der Europäerstadt war eine Chinesenstadt entstanden, räumlich strenge getrennt von der andern, die reinlichste und gesündeste Siedelung, die jemals von schlitzäugigen Gelben bewohnt worden ist, das gesamte Gemeinwesen den strengsten Anforderungen moderner Gesundheitslehre entsprechend angelegt. In der Bucht verstreut liegende kahle Klippen und Eilande waren dazu ausgenutzt worden, um ein geschütztes Hafenbecken zu schaffen, an dem eine den Anforderungen moderner Technik entsprechende Werft mit Riesenkran und einem Schwimmdock erbaut worden war, das für Schiffe bis zu 16 000 Tonnen ausreichte. So war das Ganze gewissermaßen eine Ausstellung geworden, die erkennen ließ, wessen deutsches Können fähig war. Die Ausfuhr hatte sich von 4000 Tonnen im Jahre 1908 bereits 1909 auf 20 000, 1910 auf 40 000 Tonnen gehoben. Die Hamburg-Amerika-Linie, die P. and O. Steamship Company, die Nippon-Yusen Kaisha-Linie ließen ihre Dampfer den neuen Platz anlaufen. Die Eisenbahn nach Tsinanfu schüttete 1910 6 % Dividende aus. Ebenso günstig entwickelte sich der Küstenverkehr. Die Einnahmen der Kolonie stiegen von 740 000 M. in 1905 auf 2,4 Millionen M. in 1909. Der chinesische Gouverneur von Schantung förderte die Erschließung des Hinterlandes. Die deutscher Anregung entsprungene Eisenbahnlinie Tsinanfu—Tientsin schritt ihrer Vollendung entgegen. In den Kreisen der in Ostasien lebenden Weißen war Tsingtau als Sommerfrische besonders beliebt, und alljährlich sammelte sich während der heißen Monate dort eine internationale Gesellschaft, die auf den Spielplätzen allerlei Sport trieb und den Darbietungen der Kapelle des 3. Seebataillons lauschten, deren Konzerte eine weitere Anziehung bildeten. So befand sich Tsingtau auf dem Wege aussichtsvollster Entwicklung.

Für die deutsche Flotte war es von besonderer Bedeutung; denn Tsingtau war der einzige befestigte Stützpunkt, der ihr außerhalb der Heimat zur Verfügung stand. Militärisch war er nicht von besonderer Stärke. Eine Infanteriestellung von 6 km Länge sperrte die Halbinsel nach Westen ab. In die

Moltke-, Bismarck- und Iltis-Berge eingebaut, lehnten sich beide Flügel an das Meer. Sie bestand aus fünf Werken, die miteinander durch Wall und Graben verbunden waren. Weiter landeinwärts sich hinziehende Bergzüge überhöhten sie, die dem Auge des Verteidigers entzogen, was hinter ihnen vorging, während von ihnen aus die Infanteriestellung eingesehen werden konnte. Geldliche Rücksichten waren es gewesen, die es mit sich gebracht hatten, daß die Befestigungslinie nicht auf diesen westlichen Höhenrücken verlegt worden war. Zu ihrer Verteidigung wäre auch eine wesentlich stärkere Besatzung erforderlich gewesen. Auf den Hügeln der Halbinsel lag eine Anzahl sehr verschiedenartiger Werke mit 28 cm-Haubitzen, 24- und 21 cm-Kanonen bewaffnet, von der Panzerfeste bis zur offenen Batterie. Die Kanonen entstammten großenteils der während der Boxerunruhen in den Takuforts gemachten Beute, konnten also vierzehn Jahre später nicht mehr als vollwertig gelten. An Luftstreitmitteln gab es in der Festung einen Fesselballon und ein Flugzeug.

Seit dem 20. Juli lag der alte österreichisch-ungarische Panzerdeckkreuzer „Kaiserin Elisabeth" im Hafen, der hier die Entwicklung der politischen Krise abwarten wollte, die mit der Ermordung des Thronfolgerpaares ihren Anfang genommen hatte. Als der Krieg an Rußland und Frankreich erklärt worden war, machte man in Tsingtau mobil, „für alle Fälle", denn an eine Bedrohung des Platzes glaubte man auch dann noch nicht, als England sich auf die Seite der beiden andern Großmächte gestellt hatte. Hilfsdampfer verschiedener Art wurden ausgerüstet und zum Kreuzergeschwader gesandt, für den Handelskrieg nicht verwendbare Kriegsschiffe außer Dienst gestellt, um ihre Ausrüstung und Besatzungen für andere Zwecke frei zu machen; die Bucht wurde durch Minen, der Hafeneingang später durch versenkte Schiffe gesperrt, die Werke gefechtsklar gemacht, Batterien in die Land- und Seefront eingebaut, für die den abgerüsteten Schiffen entnommene Geschütze die Bewaffnung bildeten. Vor der Landfront wurden Drahthindernisse und Minen angelegt.

Die Badegäste blieben von alledem vorläufig unberührt. Es wurde ihnen mitgeteilt, daß ihnen gesagt werden würde, wann ihr eigenes Interesse fordern werde, den Platz zu verlassen. Sogar bei dem britischen Konsul Eckford begnügte man sich mit dessen Versprechen, daß er nichts gegen deutsche Belange tun werde, trotzdem damals bereits bekannt geworden war, wie brutal die britische Regierung gegen alles Deutsche in den englischen Kolonien des fernen Ostens vorging. Der japanische Baron Fukuschima, der sich zum „Studium deutscher städtischer Einrichtungen" seit längerer Zeit in Tsingtau aufhielt, verschwand eines Tages und mit ihm alle seine Landsleute, was betreffs der Haltung des Inselreichs zu denken gab. Aber der Deutsche ist nicht mißtrauisch und dachte auch nicht an Vergeltungsmaßregeln gegen britische Angehörige. Niemand glaubte die Kolonie gefährdet. Da brachte der 15. August das japanische Ultimatum, das bedingungslose

Übergabe des Pachtgebiets von Kiautschou, Räumung der ostasiatischen Gewässer von den deutschen Kriegsschiffen oder deren Abrüstung forderte. Für den Fall der Nichterfüllung der japanischen Forderungen behielt sich das Inselreich vom 23. an weitere Schritte vor. Auf eine hierauf bezügliche Mitteilung aus Berlin gab der Gouverneur, Kapitän zur See Meyer-Waldeck, die zum geflügelten Worte gewordene Antwort: „Einstehe für Pflichterfüllung bis zum Äußersten."

Damit sah sich der Platz plötzlich in eine ähnliche Lage versetzt wie die deutschen Kreuzer im Auslande. Nach Heranziehung der Marineabteilung Tientsin und durch die von allen Seiten Ostasiens herbeiströmenden Reservisten und Kriegsfreiwilligen hatte die Besatzung eine Stärke von rund 4800 Mann erreicht. Was bedeutete das aber gegen ein Reich, das Millionen ins Feld zu stellen imstande war? Und keinerlei Aussicht auf Entsatz!

Meyer-Waldeck wollte wenigstens Frauen und Kinder in Sicherheit bringen lassen. Der Dampfer „Paket" sollte sie nach Tientsin überführen. Am 22. ging er in See. Um 10 Uhr abends wurde er von britischen Zerstörern nach Weihaiwai aufgebracht. Nachdem die verängstigten Reisenden eines Teils ihrer Habe von den britischen Seeleuten beraubt worden waren, schickte man sie auf einem kleinen Küstendampfer nach dem Peiho weiter. Infolge der jämmerlichen Unterbringung und Verpflegung brach an Bord die Ruhr aus, der ein Kind erlag. Auch hier haben britische Seeoffiziere gezeigt, daß sie noch heute genau denselben seeräuberischen Instinkten folgen, wie zu den Zeiten der Königin Elisabeth die Hawkins, Morgan, Francis Drake und Hallunken ähnlichen Gelichters, die bis auf den heutigen Tag in England als Volkshelden verehrt werden.

Inzwischen richtete sich Tsingtau zu hartnäckiger Verteidigung ein. Bis auf 25 km wurden Truppen ins Vorgelände geschoben, und täglich unternahmen der Flieger von Tsingtau, Oberleutnant zur See Plüschow, und das alte Torpedoboot „S 90", Kapitänleutnant Brunner, Erkundungsfahrten. Die zärtlich gepflegten Forsten von Tsingtau und Heipo wurden niedergelegt, um freies Schußfeld zu schaffen.

Die Munitionsvorräte waren knapp; für jedes Geschütz der Feldbatterie 300 Schuß.

Am 10. ging auch aus Tokio eine Warnung vor einem japanischen Angriffe ein.

Am 22. sichtete „S 90" auf seiner gewöhnlichen Erkundungsfahrt den britischen Zerstörer „Kennet". Letzterer war dem mit drei 5 cm-SK bewaffneten deutschen Torpedoboot durch eine aus vier 7,5 cm-Kanonen bestehende Bestückung wesentlich überlegen. Es kam zu einem laufenden Gefecht von 37 Minuten Dauer, in dem der Deutsche unbeschädigt blieb, während „Kennet"

drei Tote und acht Verwundete einbüßte, unter letzteren den Kommandanten, dem eine Granate ein Bein zerschmetterte.

Am 27. feuerten die Strandbatterien zum ersten Male gegen vorfühlende feindliche Zerstörer. Als der letzte ausfahrende Eisenbahnzug am 30. August hinter sich alle größeren Brücken zerstörte, war Tsingtau von der Außenwelt abgeschnitten. Am gleichen Tage lief der japanische Zerstörer „Shirotaje" (380 T.) sich auf der Insel Lientau fest. Das einzige in Dienst gebliebene Kanonenboot „Jaguar" lief aus und schoß ihn zusammen.

Nördlich des Lauschan in der Laojanbucht landete unter dem Schutz der Flotte ein japanisches Heer. Seitdem erhielt der Flieger von Tsingtau, Oberleutnant zur See Plüschow, auf seinen Erkundungsflügen Feuer.

Ein japanischer Zerstörer beschoß Schatsi Ku, das nach einiger Zeit aufgegeben werden mußte. Der Fesselballon der Festung war bald vom Feinde heruntergeholt. Am 5. September erfolgten die ersten Fliegerangriffe auf die Festung. Vier Land- und ebenso viele Wasserflugzeuge waren von den Japanern mitgebracht. Die japanischen Bomben waren teilweise ganz neu und von großer Sprengkraft. Trotzdem sind die von ihnen verursachten blutigen Verluste gering gewesen. Sie beschränkten sich auf einen Unteroffizier, der verwundet wurde, und einen Chinesen. Plüschow hatte keine derartigen Waffen zur Verfügung, und die von der Werft behelfsmäßig hergestellten haben sich nicht bewährt. Nur eine der Bomben ist in einer japanischen Marschsäule krepiert und hat 30 Soldaten getötet. Übrigens war der Eindecker Plüschows viel zu wertvoll, um ihn durch Bombenangriffe erhöhter Gefahr auszusetzen. Er war für die Verteidigung gewissermaßen „Mädchen für alles", Artilleriebeobachter und das einzige Mittel für Erkundungen. —

Die Japaner gingen bei ihrem Angriffe auf Tsingtau sehr methodisch vor. Sie unternahmen keinen Sturm auf die Infanteriestellung, das einzige Hindernis, das ihrem Eindringen in die Stadt im Wege stand. Sie erbauten Wege, Eisenbahnen und Brücken, gruben sich vor der Westfront ein und arbeiteten sich langsam an diese heran. Am 7. September begann die eigentliche Belagerung. Von See aus blockierte Admiral Kamio mit vier Linienschiffen, mehreren Kreuzern und vielen Zerstörern die Küste. Am 12. September besetzte japanische Reiterei das 10 englische Meilen von Tsingtau entfernte Tsimo. In den Scharmützeln, die folgten, fiel als erster Offizier der Leutnant d. R. Frh. v. Riedesel, zweiter Gesandtschaftssekretär bei der Botschaft zu Peking. Allmählich sahen sich die schwachen deutschen Außenabteilungen auf die Umwallung zurückgedrückt. Am 23. landete ein britisches Truppenkorps in der Laojanbucht, in dem der Konsul Eckford als ortskundiger Mann Dienst tat. Am 28. erfolgte der erste Sturm auf die Infanteriestellung. „Kaiserin Elisabeth", „Jaguar" und „S 90" nahmen den rechten Flügel der Angreifer unter Feuer, die abgeschmettert in ihre Gräben zurückfluteten. Von

da aber sah sich die Verteidigung auf die Infanteriestellung beschränkt. Während die japanischen Truppen stürmten, beschossen die Schiffe Stadt und Seefront. Das kräftig antwortende Feuer der Strandbatterien vernichtete einen Minensucher, und verletzte einen zweiten schwer. „Cormoran", „Iltis" und „Luchs" wurden in der Haseneinfahrt versenkt. Die drei andern Schiffe haben wochenlang am linken Flügel der Landfront ausgehalten; obgleich sie stark beschossen wurden, litten sie wenig. So oft der Feind sich auf sie eingeschossen hatte, wechselten sie ihre Stellung. Im Laufe der Zeit wuchs die Wirkung des Feuers der Belagerungsartillerie in dem Maße, wie immer neue Geschütze in Stellung gebracht wurden. Die Flotte verfeuerte an manchen Tagen mehrere hundert schwere Geschosse. Besonders heftig wurde die kleine Feste Hu Chuin Huk am 14. Oktober bombardiert. In der Nähe befindliche Beobachter glaubten sie vernichtet. Sie konnte zunächst nicht antworten, weil sich die feindlichen Schiffe außerhalb der Entfernung hielten, die mit der höchsten Erhöhung bestrichen werden konnte. Durch behelfsmäßige Anordnungen aber war es ermöglicht worden, einem der Rohre eine etwas größere Erhöhung geben zu können, und mitten in der tollsten Beschießung gab dieses alte 24 cm-Rohr einen Schuß ab. Heulend sauste die Granate durch die Luft und schlug in das Schlußschiff der feindlichen Linie ein. Es war das britische Linienschiff „Triumph", was die Freude über den artilleristischen Erfolg wesentlich steigerte. Sofort drehte das verwundete Schiff aus der Linie und ging nach Japan, um auszubessern. Plüschow erzählt in seinem trefflichen Buch „Der Flieger von Tsingtau", daß der Erfolg des Feuers der feindlichen Flotte an diesem Tage darin bestanden habe, daß eine Keksschachtel zertrümmert und ein zum Trocknen aufgehängtes Hemd zerrissen worden sei. Kein Mann der Besatzung der Feste war zu Schaden gekommen, kein Geschütz beschädigt, kein Gewölbe durchschlagen worden. Ein durch eine der schwachen Panzerkuppeln eingedrungenes Geschoß war neben einem Geschütz liegen geblieben, ohne zu platzen. Kapitänleutnant Hersing hat später dem ins Mittelmeer entsandten „Triumph" vor den Dardanellen den Fangschuß gegeben.

Am 17. spät abends lief „S 90" aus der Bucht, um zu versuchen, auf einen der feindlichen Kreuzer zum Torpedoangriff zu kommen. Es gelang ihm, die Blockade zu brechen. Mehrere starke Detonationen verkündeten den gespannt hinausspähenden Beobachtern am Strande, daß der Angriff geglückt sein müsse; und kurz darauf meldete ein Funkspruch des alten Boots: „Habe feindlichen Kreuzer mit drei Torpedos angegriffen. Alle trafen. Kreuzer ist sofort gesunken. Werde von feindlichen Zerstörern verfolgt. Rückweg nach Tsingtau abgeschnitten. Versuche nach Süden zu entkommen. Sprenge, wenn nötig, das Boot in die Luft. Brunner." Der versenkte Kreuzer war der japanische Kleine Kreuzer „Takatschio" (1885, 3700 T., 8 St. 15-, 2 St. 5,7 cm-SK, 2 St. T.R., 350 M. Bes.). Es gelang „S 90", seinen Verfolgern in der

Dunkelheit zu entkommen. Südlich Kiautschou setzte Brunner das Boot auf Strand, sprengte es, marschierte mit der Besatzung landeinwärts, und ließ sich einschließen. Die Chinesen brachten die Leute nach Nangking.

Inzwischen waren die Japaner immer näher an die Umwallung herangelangt. Mehrere von ihnen angesetzte Stürme wurden abgeschlagen. An diese erbitterten Angriffe schloß sich eine schwere Beschießung. Aus Mangel an Munition konnte die Belagerungsartillerie nicht mehr niedergehalten werden. Am Geburtstage des Mikado sollte die Festung zu Fall gebracht werden. An diesem Tage hatten die Japaner ihre gesamte Artillerie in Stellung, und um 6 Uhr früh brach ein Sturm von Geschossen los. Hauptsächlich waren in der Belagerungsartillerie 28 cm-Haubitzen tätig. Alles schien von deren berstenden Granaten vernichtet; als aber nach Abflauen des Feuers die deutschen Artilleristen zu ihren verschütteten Geschützen eilten und sie aus dem Schutt herausgegraben hatten, stellte sich heraus, daß der größte Teil noch verwendungsfähig war. Vielleicht war es das starke Feuer der deutschen Artillerie, das diese in der Nacht zum 1. November in die japanischen Batterien und Gräben schmetterte, was die in letzteren bereitgestellten Truppen auf einen Sturm verzichten ließ. Am folgenden Tage aber setzte das japanische Feuer mit noch nicht dagewesener Wucht ein und ebbte seitdem nicht mehr ab. Hu Chuin Huk erhielt 50, Batterie Bismarck 30 Volltreffer aus 28 cm-Haubitzen. Sieben Tage lag die Festung unter diesem Eisenhagel. Nur der jämmerlichen japanischen Munition ist es zuzuschreiben, daß die blutigen Verluste mäßig blieben.

Nachdem sie ihre letzten Granaten verschossen hatten, wurden „Jaguar" und „Kaiserin Elisabeth" versenkt. Seit dem 1. November verfügte die Verteidigung über keine schwimmenden Kräfte mehr. Aber auch an Land ging die Munition zu Ende. Einige Geschütze waren unbrauchbar geworden, andere wurden gesprengt. Trotzdem schlug die damit auf sich selbst angewiesene Infanterie am 1. und 5. November feindliche Stürme ab. Am 6. befahl Meyer-Waldeck seinem Flieger Plüschow, sich mit seinem Flugzeug davon zu machen, und dankte ihm warm für die geleisteten Dienste. Es gelang dem Fliegerleutnant, die Luftblockade zu brechen. Über Japan und die Vereinigten Staaten von Amerika gelangte er auf einem italienischen Dampfer nach Gibraltar. Dort wurde er gefangen und nach England gebracht. Aus dem Gefangenenlager brach er aus, und dank einer durch nichts zu entmutigenden Zähigkeit schmuggelte er sich in einen auf der Themse liegenden holländischen Postdampfer ein, und landete in Holland. Von dort war es nicht mehr schwer, Deutschland zu erreichen. Er erhielt im Osten eine Fliegerstaffel. Das Buch, in dem er seine Erlebnisse schildert, liest sich wie ein spannender Detektivroman.

Am 7. November setzten 30 000 Japaner gegen die von 3000 Deutschen verteidigte Westfront zum Sturm an. Um 5 Uhr morgens fiel das nördliche

Werk auf dem Schautan-Hügel, bald darauf Taitungschin und Tschugiaban. Damit war die Mitte durchbrochen, das Schicksal der Festung besiegelt. Die von Oberleutnant zur See Aye verteidigte Batterie Punktkuppe wurde von den Japanern mit stürmender Hand genommen; die gesamte Besatzung mit ihrem heldenmütigen Führer fiel unter den japanischen Bajonetten. Um 7½ Uhr morgens war der Kampf beendet. Meyer-Waldeck übergab den Platz an den General Kamio. Bei den Verhandlungen teilte dieser dem Gouverneur mit, daß der Mikado befohlen habe, der Besatzung in Anerkennung des mannhaften Widerstandes kriegerische Ehren zu bewilligen, den Offizieren die Säbel zu belassen. Der am Fenster stehende britische General Bernardiston — bekannt geworden durch die von ihm geleiteten Verhandlungen zwischen Belgien und England betreffs des militärischen Zusammenwirkens in einem Zukunftskriege — wiederholte dasselbe im Sinne seines Königs. Kamio fragte ihn über die Achsel: „Haben Sie das schriftlich?" „Nein", erwiderte Bernardiston, „aber ich glaube im Sinne meines Königs zu handeln." Kamio zuckte die Achseln.

Noch vor der Übergabe war es dem Major Zimmermann und fünf andern Offizieren gelungen, zu entkommen. Sie sind nach Peking gelangt.

Bei dem Einzuge der siegreichen Japaner wurde strenge Mannszucht gehalten. Einige Plünderer wurden kurzerhand erschossen. Den Japanern folgten die Engländer, auf Anordnung Kamios ohne Waffen. Die dem Einzuge zuschauenden Deutschen wandten beim Anrücken der Engländer ihnen den Rücken zu, und spien aus, als Bernardiston und Eckford erschienen. Die weißen und farbigen Briten hielten sich durch Plündern schadlos, und ihre Offiziere traten dem nicht entgegen. So stachen die Japaner vorteilhaft von ihren europäischen Verbündeten ab.

Am 11. November verloren die Japaner noch das Torpedoboot Nr. 33 beim Minensuchen.

Die deutschen Verluste waren nicht schwer: 6 Offiziere und 170 Mann waren gefallen, rund 600 verwundet. Der österreichisch-ungarische Kreuzer „Kaiserin Elisabeth" hatte 10 Tote eingebüßt, 10 Mann waren schwer, 40 leicht verwundet worden. Im ganzen fielen 220 Offiziere, 4400 Mann in Kriegsgefangenschaft.

Nach ihren eignen Angaben verloren die Japaner während der Belagerung 37 Offiziere, 1266 Mann tot, 108 Offiziere, 3992 Mann verwundet. Die Engländer geben als ihre Verluste 12 Mann als tot, 61 als verwundet an.

Enttäuscht waren die Japaner über die geringe Beute. In der deutsch-chinesischen Bank wurden 1½ Million Dollar beschlagnahmt. Etwas mehr als die Hälfte war Staatseigentum.

Die Belagerungsartillerie bestand aus 141 meist schweren Stücken.

Das vor der Übergabe von den Deutschen versenkte Trockendock ist gehoben und nach Japan übergeführt worden.

Englischerseits war eine Abteilung von 1350 Mann an dem Unternehmen beteiligt; japanischerseits eine kriegsstarke Division mit Zuteilung anderer Truppenteile. Als im Dezember 1915 die Wiederkehr des Tages festlich begangen wurde, an dem Tsingtau gefallen war, sind an 35 000 japanische Soldaten Auszeichnungen verteilt worden.

Der Krieg gegen den feindlichen Seehandel

Der Kreuzerkrieg 1914/15

Der infolge seiner bereits früher geschilderten Eigenart gefährlichste Gegner Deutschlands war Großbritannien.*) Angesichts der großen Überlegenheit der britischen Flotte war nicht daran zu denken, diesen Gegner durch einen Angriff auf dessen Seemacht niederzwingen zu können. Einen strategisch entscheidenden Erfolg konnte selbst der taktisch siegreiche Ausfall der einen oder andern Seeschlacht niemals bringen. Ein solcher war nur zu erwarten, wenn es gelang, die englische Kauffahrtei, womöglich tödlich, zu treffen. Die Insellage Großbritanniens barg neben einer großen Stärke doch auch Schwächen. Durch einen breiten Wassergraben vom Festlande getrennt, ist England gegen den Angriff eines Landheeres bis zu einem hohen Grade geschützt. Es kann unter besonders günstigen Umständen möglich sein, daß eine Festlandsmacht Truppen an seine Küsten zu werfen imstande sein mag, aber niemals Massenheere, wie sie heutzutage nötig sind, um einen dauernden Erfolg zu gewährleisten. Ganz ausgeschlossen ist es außerdem, eine große in England etwa gelandete Armee mit allem Nötigen dauernd zu versorgen, selbst wenn es gelungen sein sollte, die britische Flotte vernichtend zu schlagen. Wer daran etwa zweifelt, braucht sich nur dadurch eines Besseren belehren zu lassen, daß er das Treiben hinter der Front eines großen Heeres beobachtet, das ununterbrochene Hin- und Herfluten eines nie aussetzenden Verkehrs mit den rückwärtigen Stützpunkten. Er wird sich dann der Einsicht nicht verschließen können, daß ein Abreißen der rückwärtigen Verbindungen der fechtenden Truppen mit den in ihrem Rücken liegenden Kraftquellen notwendigerweise innerhalb kürzester Zeit für sie katastrophale Folgen nach sich ziehen müßte. Die Verbindungen eines in England gelandeten Heeres mit dem Festlande würden aber nicht nur in Gefahr schweben, unterbrochen zu werden, sondern es wird, so wie die Verhältnisse nun einmal liegen, die Regel sein, daß sie unterbrochen sind und es nur ausnahmsweise gelingen wird, sie für kürzere Zeiten anzu-

*) Es ist vielfach der Vermutung Ausdruck gegeben worden, daß zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten ein Geheimbündnis bestehe. Das Verhalten der Union ist geeignet, diese Annahme zu bestätigen.

knüpfen. Dazu kommt, daß die britischen Inseln derart vor Küsten Deutschlands gelagert sind, daß sie alle Zugänge von diesen zum Ozean beherrschen.

Aber neben diesen großen Vorteilen, welche die Insellage mit sich bringt, fehlt es andererseits nicht an Nachteilen. Das englische Volk ist in bezug auf seine Versorgung mit Lebens- und Genußmitteln, die englische Industrie betreffs ihrer Bedürfnisse an Rohstoffen auf die Zufuhr über See angewiesen. Und dasselbe gilt von der Ausfuhr, die nicht nur im Frieden, sondern auch für die Kriegführung von größter Bedeutung ist. Das Mittel, um beides aufrecht zu erhalten, ist das Frachtschiff, in erster Linie das englische. Die britische Kauffahrtei umfaßte bei Kriegsbeginn einen Schiffsraum von rund 20 Millionen Tonnen. Wurde sie wesentlich verringert oder gar vernichtet, so mußte das nicht nur für die volkswirtschaftliche Lage, sondern auch für die Kriegführung verhängnisvoll werden.

Sie war es deshalb, gegen die sich der Angriff der deutschen Flotte zu richten hatte.

Die Absperrung einer Insel ist schon an und für sich besonders schwierig, und das natürlich in erhöhtem Maße, wenn die dafür zur Verfügung stehenden Mittel verhältnismäßig gering sind. So hat denn auch kein einsichtsvoller Seeoffizier an die Möglichkeit geglaubt, daß England gänzlich vom Seeverkehr abgeschlossen werden könne. Erreichbar war nur die Erschwerung von Ein- und Ausfuhr, durchaus möglich, die englische Handelsflotte schwer, vielleicht bis zur Vernichtung, zu treffen. Nicht in wuchtigen, schnell wirkenden Schlägen, sondern durch stetes, jahrelang fortgesetztes Benagen. Mit dem Gelingen dieses Ziels waren alle die Folgen verbunden, die Englands Zusammenbruch herbeiführen mußten. Sobald der zur Verfügung stehende Schiffsraum nicht mehr ausreichte, war nicht nur die Versorgung des Volks in Frage gestellt, sondern namentlich auch die Rückwirkung auf die Kriegführung in die Augen fallend. Die Verschiebung von Truppen über See mußte dann immer schwieriger werden, ebenso die Nachsendung von all dem Tausenderlei, dessen ein Heer bedarf, um schlagfertig zu bleiben, und was in der Bezeichnung „Kriegszeug" zusammengefaßt wird. Die Erzeugung desselben in England hatte die Zufuhr der dazu erforderlichen Rohstoffe zur Voraussetzung. Wohl hatte die Regierung der Vereinigten Staaten teils aus Zuneigung zu dem ursprünglichen Mutterlande, teils Geldgewinns halber, möglicherweise auch, weil sie durch Geheimverträge dazu verpflichtet war, die gewaltigen Kräfte der Union von Kriegsbeginn an bedingungslos in den Dienst Englands und seiner Verbündeten gestellt; aber ganz auszunutzen war diese Hilfe nur, solange es möglich blieb, das jenseits des „großen Teichs" Erzeugte nach den Kriegsschauplätzen zu schaffen.

Eine besonders wichtige Rolle fällt in den Kriegen der Gegenwart der Kohle zu. Die besitzt England in vorzüglicher Beschaffenheit. Aber um sie

fördern zu können, ist Grubenholz nötig, und das wächst in England nicht. Es wird hauptsächlich aus Rußland und Skandinavien eingeführt. Das einzige Mittel, um es heranzuschaffen, ist aber immer wieder das Schiff. Im übrigen kam für die Versorgung des Verbandes nicht nur die feindliche Kauffahrtei in Frage, sondern jeder Reeder eines neutralen Landes war gern erbötig, seinen Schiffspark gegen hohe Bezahlung zur Verfügung zu stellen. So hatte die deutsche Admiralität nicht nur mit den Handelsflotten der feindlichen Staaten — nur diejenige Japans kam wenig in Betracht —, sondern auch mit denen Norwegens, Hollands, Schwedens, Dänemarks und Amerikas zu rechnen. Es war also eine gewaltige Aufgabe, an die man herantrat. Sie sollte in planmäßiger Weise Anfang Februar 1915 aufgenommen werden. Politische Rücksichten hatten zur Folge, daß das erst vom Februar 1917 an wirklich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln geschah.

Als Handelszerstörer kommen Kreuzer und Tauchboote in Frage. Wie die Seekriegsgeschichte lehrt, wäre von dem Kreuzerkriege allein nichts Entscheidendes zu erwarten gewesen. Im Sezessionskriege hat eine Anzahl südstaatlicher Kreuzer dem Seehandel der Nordstaaten Amerikas schweren Schaden zugefügt. Am berühmtesten von ihnen ist die „Alabama" geworden, die fast zwei Jahre hindurch alle Meere unsicher und 29 Prisen — übrigens durchweg Schiffe von weniger als 1000 R.T. — gemacht hat. Sie hat dabei aber so günstige Verhältnisse vorgefunden, wie sie wahrscheinlich niemals wieder vorkommen werden. Zunächst fehlten den Nordstaaten Kreuzer, die sie zur Verfolgung der Kaper hätten aussenden können, während dem Verbande solche in fast unbeschränkter Zahl zur Verfügung standen. Von aller Welt sah die „Alabama" sich unterstützt, zum Teil weil Franzosen und andere Völker den Yankees abgeneigt waren; in erster Linie aber half ihr Großbritannien, das jeden Angriff auf die aufblühende Handelsflotte der Vereinigten Staaten mit Freude begrüßte, weil diese begonnen hatte, mit der englischen fühlbar in Wettbewerb zu treten. Die deutschen Schiffe begegneten in diesem Kriege überall nur offenem oder versteckten Übelwollen. Den südstaatlichen Kapern war durch die Unterstützung der „Neutralen" die Ergänzung ihrer Vorräte und die Instandhaltung der Schiffe sehr erleichtert worden; den Deutschen wurde sie erschwert oder unmöglich gemacht. — Die Frage, ob die südstaatlichen Kaper trotz dieser für sie günstigen Verhältnisse ihrem Lande Entscheidendes zu erfechten imstande gewesen seien, muß verneint werden. Aber abgesehen von der damals aussichtsvolleren Lage hat sich der Seeverkehr zu ungunsten des Kreuzerkriegs verschoben. Die Kreuzer unserer Tage sind zwar vervollkommnet in bezug auf ihre Leistungen, zugleich aber auch durch ihre Kompliziertheit zarter, leichter verletzlich, anfälliger geworden und weitaus mehr abhängig von Stützpunkten, als das die robusteren der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts gewesen waren. Die drahtlose Telegraphie, mit der ein großer Teil der Kauf-

fahrer ausgerüstet ist, trägt ebenfalls dazu bei, die Verfolgung der Handelszerstörer zu erleichtern.

Die Erfahrungen des Weltkriegs haben die früher gültigen Anschauungen über das für den Handelskrieg beste Schiffsmaterial völlig über den Haufen geworfen. Als solches betrachtete man bis 1914 schnelle Kreuzer und Hilfskreuzer, von letzteren die mächtigen Schnelldampfer, die sogenannten „Windhunde des Ozeans", als besonders geeignet. Der große Krieg hat erkennen lassen, daß die ungleich billigeren Hilfsdampfer von mittlerer Größe und Geschwindigkeit weitaus größere Erfolge zu verzeichnen hatten. Der Hauptgrund ist darin zu finden, daß diese nicht so auffällig und anfällig sind wie die Schnellkreuzer. Wir werden sehen, wie die Erfolge der bescheidenen Hilfskreuzer, wie „Möwe", „Seeadler" und „Wolf", diejenigen der Schnellkreuzer und Schnellhilfskreuzer weit übertrafen. Aber auch sie wären dem feindligen Seehandel nur „unbequem", niemals verhängnisvoll geworden; das blieb erst den Tauchbooten vorbehalten.

Im Auslande befanden sich beim Kriegsbeginn folgende Seestreitkräfte, von denen aber nur die großen und schnellen Schiffe für den Handelskrieg geeignet waren:

auf der westafrikanischen Station: Kanonenboot „Eber";
auf der ostafrikanischen Station: der Kleine Kreuzer „Königsberg", das Vermessungsschiff „Möwe";
auf der ostamerikanischen Station: die Kleinen Kreuzer „Karlsruhe" und „Dresden";
auf der australischen Station: die Kanonenboote „Cormoran" (vorübergehend zur Reparatur in Tsingtau) und „Geier" sowie das Vermessungsschiff „Planet";
auf der ostasiatischen Station: das Kreuzergeschwader, bestehend aus den Panzerkreuzern „Scharnhorst" und „Gneisenau", den Kleinen Kreuzern „Leipzig", „Nürnberg" und „Emden", die Kanonenboote „Iltis", „Jaguar", „Tiger" und „Luchs", die Flußkanonenboote „Tsingtau", „Vaterland" und „Otter", die Torpedoboote „Taku" und „S 90", der Minenleger „Lauting", der Begleitdampfer „Titania".

Von allen diesen Seestreitkräften besaßen nur die in Ostasien befindlichen in Tsingtau einen Stützpunkt. Seine Schicksale sind bereits geschildert, und aus ihnen wissen wir, daß er seit Mitte August als solcher ausgeschaltet war. In der Südsee, in West- und Ostafrika gab es zwar Kohlenstationen; da sie aber nicht befestigt waren, dienten sie nur dem Feinde.

Alle deutschen Kriegsschiffe befanden sich unter diesen Verhältnissen einer verzweifelten Lage gegenüber. Nirgends fanden sie einen Unterschlupf, nirgends die Möglichkeit, ihre Vorräte zu ergänzen, Ausbesserungen vorzu-

nehmen, die Schiffe, deren Böden in den Tropen besonders schnell bewachsen, docken zu können, um letztere zu reinigen. Nur so weit die Großstation Nauen und unsere Auslandstationen reichten, war es möglich, ihnen Nachrichten und Anweisungen zugehen zu lassen. Heizmittel konnten wohl aus gemachten Prisen ergänzt werden; schon schwieriger war die Versorgung mit Kleidung und den vielerlei Schiffs- und Maschinenverbrauchsgegenständen. Unbedingt auf Nachsendungen aus der Heimat war man aber in bezug auf die Munition angewiesen. Die Wahrscheinlichkeit, daß es möglich sein werde, den Kreuzern Schießbedarf zuzuführen, war in Ansehung der Absperrung der Mittelmächte nicht groß. Dem seemächtigen England feindliche Schiffe tun außerdem gut, nicht auf das Wohlwollen neutraler Seestaaten zu rechnen. Man stand also auf den deutschen im Auslande befindlichen Kriegsschiffen vor der Frage: „Was tun?" Man hatte die Wahl, ob die Schiffe in einem neutralen Hafen abgerüstet werden oder sich kriegerisch betätigen sollten. Fiel die Entscheidung in letzterem Sinne, so war das gleichbedeutend mit dem Entschlusse, einer unabweisbaren Vernichtung entgegenzufahren. Dauerte der Krieg nur wenige Monate, so mochte die Findigkeit der Kommandanten der vorhandenen Schwierigkeiten Herr werden; dauerte er Jahre, so konnten alle draußen befindlichen Schiffe nur ein einziges unabwendbares Ende finden. Daß es ein ruhmvolles sein würde, dafür bürgte der Offiziere und Mannschaften beseelende Geist. Auch bei sorglichster Pflege und Sparsamkeit mußte sich jedes Schiff nach einer gewissen Zeit in einem Zustande befinden, in dem seine militärische Leistungsfähigkeit schließlich gleich Null wurde. Das alles haben sich die Befehlshaber zweifellos gesagt; und trotzdem entschieden sie sich für den Krieg, weil sie wußten, daß damit das ihnen unterstellte Schiff am besten für das Wohl des Vaterlandes ausgenutzt werde. Feindliche Kriegsschiffe aufzusuchen und niederzukämpfen, hätte keinen Sinn gehabt. Ob von der großen Zahl an solchen ein paar weniger schwammen, war strategisch gleichgültig; im übrigen hätte ihre Bekämpfung unersetzliche Munition gekostet, und selbst ganz unbedenkliche Beschädigungen, die der Kreuzer im Gefecht davontrug, konnten, falls sie nicht mit Bordmitteln zu beseitigen waren, der ferneren Tätigkeit ein vorzeitiges Ziel setzen. Am meisten geschädigt wurde der Feind unzweifelhaft durch einen Angriff auf seine Kauffahrtei. Das war unter sparsamer Verwendung von Schießbedarf möglich und bot außerdem Gelegenheit, vieles zu erbeuten, dessen der Kreuzer bedurfte und das er auf andere Weise nicht erlangen konnte.

Ungleich günstiger wäre die Lage gewesen, wenn Japan auf der Seite der Mittelmächte gestanden hätte. Mit der japanischen Flotte vereint, hätten die deutschen Auslandskreuzer Großes leisten können. Zunächst hätten sie in Ostasien Tsingtau als Stützpunkt behalten, japanische Häfen bis hinunter nach Formosa zur Verfügung gehabt; und es konnte kein Zweifel sein, daß es nicht

schwer werden würde, sich weiterer feindlicher Stützpunkte zu bemächtigen oder neue zu schaffen. Japanische Werke hätten den deutschen Schiffen zur Verfügung gestanden, um schlagfertig zu bleiben, sich mit Munition ausrüsten zu können. Die feindlichen Flottenabteilungen im Stillen Ozean, wenngleich von erdrückender Überlegenheit den deutschen Kreuzern gegenüber, wären den vereinigten deutsch-japanischen Geschwadern gegenüber ohnmächtig gewesen. Aus Südafrika, Ostindien, Ostasien, Australien, Neuseeland und von der Westküste Nordamerikas sowie aus Westindien wären auf feindlicher Seite, abgesehen von den für den Hochseekrieg nicht in Frage kommenden, höchstens zusammenzubringen gewesen von britischen Seestreitkräften 2 ältere Linienschiffe, 1 Schlachtkreuzer, 6 Panzerkreuzer, 17 kleine Kreuzer; von französischen 2 geringwertige Panzerkreuzer; von russischen 2 geschützte Kreuzer; zusammen 2 ältere Linienschiffe, 1 Schlachtkreuzer, 8 Panzerkreuzer, 19 kleine Kreuzer.

Demgegenüber wies die japanische Flotte an verwendungsfähigen Schiffen einen Bestand auf von: 4 Großkampfschiffen, 11 Linienschiffen, 1 Schlachtkreuzer, 11 Panzerkreuzern und 16 kleinen Kreuzern. Durch die deutschen Seestreitkräfte wäre diese Macht um 2 Panzerkreuzer, 5 kleine Kreuzer vermehrt worden — abgesehen von allem Beiwerk.

Diese nicht nur zahlenmäßig, sondern auch ihrem innern Wert nach weit überlegene Flotte hätte den Stillen Ozean von allen feindlichen Kriegsschiffen reingefegt und den gesamten feindlichen Seehandel vernichtet. Und nicht nur das; auch in bezug auf den Landkrieg in Europa, Asien und Nordafrika hätte eine solche Stellungnahme Japans die Lage zugunsten der Mittelmächte verschoben. Niemand konnte wissen, wohin sich der Stoß der japanischen Streitmacht richten werde. Rußland hätte einen großen Teil seines Heeres im fernen Osten stehen lassen müssen. Damit hätte die „Dampfwalze" wesentlich an Bedeutung verloren. England mußte für die Westküste Kanadas, Honkong, für Indien, Südafrika, Australien und Neuseeland fürchten. Es hätte nicht wagen dürfen, von dort auch nur einen Soldaten fortzunehmen; denn die Landung einer, wenn auch nur kleinen Abteilung japanischer Truppen in Indien oder Südafrika hätte sofort einen Aufstand gegen die britischen Machthaber auflodern lassen. Großbritannien hätte infolgedessen nicht die nötigen Kräfte zur Verfügung gehabt, um Ägypten und den Suezkanal gegen einen Angriff der Türken verteidigen zu können. An ein britisches Vorgehen in Mesopotamien wäre gar nicht zu denken gewesen. Innerhalb kurzer Zeit hätte sich das Pharaonenland und der Suezkanal, eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt, im Besitz der von deutschen Truppen unterstützten Türkei befunden. Die Vereinigten Staaten von Amerika mußten gewärtig sein, daß ihre Kolonien im Stillen Ozean, Honolulu und die Philippinen, sowie ihre Westküste angegriffen werden könnten; und die öffentliche Meinung in den Vereinigten Staaten hätte auch Herrn Wilson oder seinen Hinterleuten, den amerikanischen

Milliardären, nicht gestattet, auch nur eine Patrone für andere Zwecke als die Verteidigung des eignen Gebiets zu verwenden. Da es dem Verbande nur dank der Kriegszeuglieferungen der Vereinigten Staaten möglich gewesen ist, 1915 den Krieg fortzusetzen, so wäre um diese Zeit infolge des Ausbleibens derselben der Krieg bereits zu einem für die Mittelmächte siegreichen Ende gebracht worden. Über Tsingtau, den deutschen Kolonien in Ostafrika und dem Stillen Ozean wehte noch heute die Reichsflagge, Italien hätte nicht seinen Sacro Egoismo entdeckt, Rumänien trotz der Wühlereien seiner liebestollen Königin und ihres käuflichen Anhangs nicht gegen die Mittelmächte Stellung genommen, und alle die kleinen und großen Staaten, die außerdem an Deutschland und seine Verbündeten den Krieg erklärt oder die diplomatischen Beziehungen zu ihm abgebrochen haben, hätten davon nicht einmal zu träumen gewagt. Die in den Häfen dieser Länder liegenden deutschen Kauffahrer wären nicht in feindliche Hand gefallen, die Verluste unserer Kauffahrtei wären somit nur halb so groß, als sie tatsächlich später geworden sind, Herr Wilson hätte eine manierliche Sprache geführt, falls er nicht vorgezogen hätte, ganz zu schweigen, und wäre nicht den deutschen Unterseebooten in den Arm gefallen. Die in den ursprünglich neutralen Ländern angesiedelten deutschen Kaufherren, Farmer und sonstigen Gewerbetreibenden hätten ihre Tätigkeit ruhig fortsetzen können, während jetzt fast auf dem ganzen Erdenrund alle die Quellen verstopft werden konnten, durch deren Fließen das deutsche Volk aus einem armen zu einem reichen geworden war. Dazu wäre namenloses Elend, das dieser Krieg gerade durch seine Dauer im Gefolge gehabt hat, der gesamten Menschheit erspart geblieben. Der Einwand, daß diese Folgen unmöglich vorhergesehen werden konnten, ist nicht zutreffend. Jeder Admiralstabsoffizier — er brauchte gar kein besonderes Licht zu sein — hätte das vorher sagen können. Leider aber hat den in Deutschland Maßgebenden der dazu erforderliche Weitblick gefehlt.

Diesem für uns so schönen Bilde entsprach nicht die rauhe Wirklichkeit, mit letzterer aber mußten die Befehlshaber der deutschen Seestreitkräfte im Auslande rechnen. Das Schicksal aller dieser Schiffe und ihrer Besatzungen, von dem hier ein ergreifendes Bild entrollt werden wird, mutet an wie ein Heldengedicht von der Art des Nibelungenlieds oder eines klassischen Trauerspiels, das infolge des treuen Festhaltens der handelnden Personen an einem erhabenen Gedanken bei aller Tragik erhebend und versöhnend wirkt. Dieser erhabene Gedanke ist hier das Pflichtgefühl gegen das Vaterland, das der größere Teil dieser heldenhaften Männer mit dem Tode besiegelt hat. Möchten die Schilderungen dazu beitragen, dem Worte „Treue um Treue" wieder zu Ansehen zu verhelfen, den Leser daran erinnern, was wir denen schulden, die für uns in diesem ungeheuren Ringen Waffen getragen haben. Möchten sie den Deutschen zum Bewußtsein bringen, daß es schmachvoll ist, wenn wir

gleichgültig an dem Geschick unserer Kämpfer vorübergehen, vornehmlich an dem derjenigen unter ihnen, die das Unglück hatten, als Gefangene in die Hand roher Russen, lumpiger Rumänen oder tollwütiger Franzosen zu fallen, die sie zu Tode quälen durften, ohne daß der lodernde Zorn des deutschen Volkes Sühne für diese Verbrechen erzwungen hat.

Alle deutschen Kriegsschiffe draußen machten mobil. Ein gutgeschulter Kreuzer ist zwar bei Friedensübungen imstande, sich innerhalb fünf Minuten klar zum Gefecht zu machen; im Ernstfalle ist jedoch mehr erforderlich. Alles Überflüssige, leicht Brennbare, Splitter Erzeugende muß fortgeschafft oder unter den Schutz des Panzerdecks gebracht werden. Alles, was die Räume wohnlich machte, wie Teppiche, Gardinen, Bilder usw., verschwindet, wird ausgeschifft oder über Bord geworfen. Der innere Ölfarbenanstrich wird abgekratzt, besonders leicht verletzliche Teile werden mit Ankerketten, Stahldrahtleinen und Trossen geschützt, entbehrliche Boote abgegeben. Das Schiff verliert damit als Wohnstätte, aber es gewinnt als Kriegsmaschine. Innerhalb kurzer Zeit war diese „Mobilmachung" auf den Schiffen durchgeführt.

Das auf der westafrikanischen Station befindliche Kanonenboot

„Eber"

ist mit dem Kohlendampfer „Steiermark" in westlicher Richtung in See gegangen und hatte an der brasilianischen Küste zuerst die südlich steuernde „Dresden" begrüßen können und dann an einem Stelldichein den Postdampfer „Cap Trafalgar" getroffen, den es zum Hilfskreuzer ausrüstete. Die Besatzung, die beiden 10,5 cm-SK und sechs 3,7 cm-MK wanderten auf den großen Dampfer; das Kanonenboot, mit einer Handvoll Leute besetzt, setzte unter der Handelsflagge die Reise nach Bahia fort, wo es am 4. September eintraf und sich einschließen ließ. Der Kommandant des „Eber", Korvettenkapitän Wirth, übernahm den Befehl über den Hilfskreuzer. — Am 14. September war dieser damit beschäftigt, seine Heizvorräte aus zwei längsseit liegenden Dampfern in der Nähe der brasilianischen Insel Trinidad aufzufüllen, als ein sich schnell nähernder großes Schiff gemeldet wurde. „Cap Trafalgar" warf die Troßdampfer los, dampfte auf den Fremden zu und machte klar zum Gefecht. Dieser war der britische Hilfskreuzer „Carmania" (19 500 B.R.T.), der eine Bewaffnung von acht 15,2 cm- und einige leichte SK führte und auf 8500 m das Feuer eröffnete. Das Breitseitgewicht des britischen Hilfskreuzers betrug 277 gegen 32 kg des deutschen. Damit war die „Carmania" artilleristisch siebenmal so stark, und so war es nur natürlich, daß der „Cap Trafalgar" niedergekämpft wurde. Erstaunlich ist nur, daß der Engländer dazu $1^1/_2$ Stunde gebraucht hat. „Carmania" erhielt eine Reihe von Treffern. Aber die Wirkung der 16 kg-Granaten war nicht groß; immerhin wurde die Kommandobrücke zusammengeschossen, und der britische Hilfskreuzer brannte an mehreren

Stellen. Inzwischen hatte „Cap Trafalgar" aber mehrere Schüsse in die Wasserlinie erhalten, und die 45 kg schweren britischen Granaten rissen so weite Breschen in die Schiffsseite, daß viel Wasser einströmte, und das Schiff sich auf die Seite zu legen begann. Das geschah schließlich in solchem Grade, daß die Geschütze nicht mehr schießen konnten. Darauf ließ Kapitän Wirth die Boote zu Wasser bringen und den Boden des Schiffs durch Sprengpatronen leckschlagen, um sein Sinken zu beschleunigen. Um 1 Uhr 55 Min. kenterte der stolze Prachtdampfer mit wehenden Flaggen. Die im Wasser treibenden deutschen Schiffbrüchigen wurden von den Booten aufgenommen. Ein Offizier und ein Matrose waren im Gefecht gefallen, fünf Mann verwundet worden. Kapitän Wirth und zwei Offiziere fanden beim Untergange des Schiffs den Seemannstod. Alle Verwundeten sind gerettet worden. Der Kommandant der „Carmania", Captain Noël Grant, ließ auf die im Wasser treibenden Leute schießen, und dampfte gleich darauf mit hoher Fahrt in nordöstlicher Richtung fort. Der Troßdampfer „Eleonore Woermann", Kapitän Callmorgen, nahm die Überlebenden auf. Er brachte sie nach Buenos Aires, wo sie von der argentinischen Regierung auf der Insel Martin Garcia eingeschlossen worden sind.

Ein Mann der Besatzung der „Carmania" schrieb an einen Angehörigen einen Bericht über das Gefecht, der am 29. September im „New-York Herald" — Paris veröffentlicht worden ist und im Auszuge folgendermaßen lautet: „Einige Tage später hatten wir Land voraus, und waren beim Mittagessen, als zu ‚Klar Schiff' geblasen wurde. Da das immer beim Sichten eines Dampfers geschah, so sahen wir es auch diesmal als eine überflüssige Störung an. . . . Wir sahen vor uns einen dem unsern ähnlichen Dampfer, aber von besserem Äußern. Unser Kommandant ließ ein Geschütz abfeuern. Hierauf antwortete der Dampfer zu unserer Überraschung mit einer ganzen Breitseite" (Es waren nur zwei 10,5 cm), „und nun begann das Gefecht. Die nächste Lage des Feindes ging über uns weg, während unsere Schüsse gut in seinem Rumpfe saßen. Aber bald trafen auch die seinen. In der ersten Viertelstunde feuerten vier bis fünf Geschütze" (Es waren wirklich nur zwei 10,5 cm) „gegen eines von uns, abgesehen von dem MG. Nach etwa 25 Minuten brach auf dem Feinde ein Brand aus, der sich schnell verbreitete. Trotzdem wurde das Feuer, wenn auch aus weniger Geschützen als vorher" (Also aus einem 10,5 cm), „fortgesetzt. Um diese Zeit entschloß er sich, fortzulaufen" (Das sagen die Briten immer), „es war aber nutzlos, weil er schon in der ersten Viertelstunde eine Neigung nach Steuerbord hatte, die jetzt schnell zunahm. Er kam kaum noch aus der Stelle. Die Neigung wurde immer stärker, als wir unser Feuer ohne Gnade fortsetzten. Dann stellten wir das Feuer ein und beobachteten den Gegner, als, wie in einer letzten Anstrengung, von dem hintersten Geschütz noch ein Schuß fiel, der aber 400 bis 500 Yards von dem Dampfer ins Wasser schlug. Er

begann zu ſinken. Wir konnten ſchon die Schrauben aus dem Waſſer tauchen ſehen. Als unſer Kapitän ſah, daß er die Flagge nicht geſtrichen hatte, ließ er noch drei Schuß abgeben. Inzwiſchen hatte ſich der Dampfer ſo weit übergelegt, daß man in die Schornſteine hineinſehen konnte. Dann gab es eine Exploſion" (Das waren auf Befehl des Kapitän Wirth gelegte Sprengpatronen am Schiffsboden), „worauf das Schiff verſank. Fünf mit Menſchen gefüllte Boote blieben übrig, die von einem Kohlendampfer aufgenommen wurden. Bevor wir ins Gefecht gingen, hatten die Deutſchen einen Funkſpruch ausgeſandt, daß ſie einen britiſchen Kreuzer angegriffen, und kurz vor Beendigung des Gefechts war ein ebenſolches Telegramm von uns aufgefangen worden. Wir hielten es deshalb für gut, uns aus dem Staube zu machen und liefen dieſen und den nächſten Tag mit großer Fahrt, bis wir von einem unſerer Kreuzer aufgenommen wurden, der uns nach Gibraltar begleitete. Wir bleiben hier 8 bis 10 Tage, denn die Deutſchen haben uns 75 direkte Treffer beigebracht, die 380 Löcher gemacht haben, ſo daß an uns tüchtig zu flicken iſt. Das Schießen der Deutſchen war alſo recht mäßig." (Es muß vielmehr als gut bezeichnet werden, wenn von höchſtens 200 Schuß 75 Treffer erſchoſſen worden ſind.) „Ich bin dankbar, daß es ſo war, denn wir wären an ihrer Stelle nicht ſo weggekommen, da keines unſerer Boote noch heil war. Wir eröffneten das Feuer auf 9000 Yards und kamen bis auf 2200 heran. Wir feuerten 450 Schuß. Das Gefecht dauerte 1½ Stunde."

Die Beſatzung der „Carmania" hat der Brände nur mit äußerſter Mühe Herr werden können. Kommandobrücke und vordere Aufbauten waren zerſtört. Der Hilfskreuzer konnte ſich beglückwünſchen, daß er „Cornwall" und „Briſtol" begegnete, die ihn nach Gibraltar geleitet haben; denn er befand ſich, da auch die Kompaſſe zerſtört, und das Schiff dadurch der Mittel für die nautiſche Führung beraubt war, in Seenot.

Von den auf der oſtafrikaniſchen Station befindlichen Schiffen feſſelt namentlich das Geſchick der

„Königsberg".

Dieſer kleine Kreuzer war 1905 vom Stapel gelaufen und 3400 T. groß, ſeine Höchſtgeſchwindigkeit 23,2 Kn. Er trug eine Bewaffnung von zehn 10,5 cm-SK, zwei MG und zwei 45-cmT.R. Seine Beſatzung hatte eine Stärke von 303 Köpfen. Kommandant war Fregattenkapitän Looff.

Das Schiff hatte zuerſt im Golf von Aden gekreuzt und den engliſchen Dampfer „City of Wincheſter" (6800 B.R.T.) in der Nähe der Inſel Sokotra in die Tiefe geſchickt. Die Beſatzung gab Looff einem paſſierenden deutſchen Dampfer mit. Am 11. September hatte der britiſche Kleine Kreuzer „Pegaſus" (1897, 2200 T., 20 Kn., 8 St. 10-, 8 St. 4,7 cm-SK, 3 MG, 234 M. Beſ.) Daresſalam beſchoſſen, die Funkenſtation zerſtört und das ab-

gerüstet im Hafen liegende Vermessungsschiff „Möwe" versenkt, dessen Besatzung bereits auf dem Tanganjika-See Verwendung gefunden hatte.*) Dann war er nach Sansibar gefahren und damit beschäftigt, seine Maschinenanlagen nachzusehen, als am 19. überraschend S. M. S. „Königsberg" erschien, ihn unter Feuer nahm und vernichtete. Die Besatzung des „Pegasus" verlor im Gefecht 43 Tote und 49 Verwundete. Das britische Linienschiff „Goliath" (1898, 13 150 T., 22 Kn., 4 St. 30,5-, 12 St. 15,2 cm-, 16 leichte SK, 4 St. 45 cm-T.R., 700 M. Bes.), das am 13. Mai 1915 vor den Dardanellen sein Ende finden sollte, die Kleinen Kreuzer „Chatham" (1911, 5500 T., 25,5 Kn., 8 St. 15,2 cm-, 4 leichte SK, zwei 53 cm-T.R., 400 M. Bes.), „Weymouth" (1910, 5300 T., 25,6 Kn., mit derselben Bewaffnung, 380 M. Bes.) suchten nach „Königsberg". Dieser war nach der Küste von Deutsch-Ostafrika zurückgekehrt und bei der Insel Mafia mit Kohlennehmen beschäftigt, als er sich von diesem britischen Geschwader umstellt sah. Er wich vor ihm in das Rufidji-Delta aus. Die Engländer haben schließlich seinen Zufluchtsort entdeckt. Durch Versenken des Kohlendampfers „Newbridge" (3737 B.R.T.) in der Flußmündung wurde dem Kreuzer ein Wiederauslaufen unmöglich gemacht, und damit war seiner Kreuzertätigkeit ein Ziel gesetzt. Am 10. Dezember unternahm der britische Kleine Kreuzer „Fox" (1898, 4450 T., 19,5 Kn., 2 St. 15,2-, 8 St. 12 cm-, 9 leichte SK, 3 St. 45 cm-T.R., 314 M. Bes.) nach vorangegangener Fliegeraufklärung einen erfolglosen Angriff auf den eingeschlossenen Kreuzer. Es war echt englische Zähigkeit, daß die Briten die Vernichtung des sowieso unschädlich gemachten Schiffs nicht aus den Augen verloren und eine sehr bedeutende Flottenabteilung dafür zusammenzogen. Zwei in England für Brasilien in Bau befindliche flachgehende gepanzerte Flußmonitore, die bei Kriegsausbruch beschlagnahmt und unter den Namen „Severn" und „Mersey" der Flotte eingereiht worden waren (1913, 1280 T., 11,5 Kn., 2St. 15,2 cm-SK, 2 St. 12 cm-Haub., 4 leichte SK, 6 MG, 100 M. Bes.), die Kleinen Kreuzer „Hyacinth" (1898, 5700 T., 20 Kn., 11 St. 15,2-, 8 St. 7,5-, 1 St. 4,7 cm-SK, 2 St. 45 cm-T.R., 460 M. Bes.) „Weymouth" (s. o.) „Pyramus" (1897, 2200 T., 20 Kn., 8 St. 10,2 cm-, 9 leichte SK, 235 M. Bes.), „Aſträa" (1893, 4450 T., 20,5 Kn., 2 St. 15,2-, 8 St. 12,2 cm-, 9 leichte SK, 3 St. 45 cm-T.R., 314 M. Bes.), drei Hilfskreuzer, sieben bewaffnete Walfischfänger, über deren Bestückung Angaben fehlen, nebst mehreren Flugzeugen, zusammen eine Macht, die artilleristisch der des deutschen Kreuzers um das Fünfzehnfache überlegen war, sollte diesem den Garaus machen. Dabei standen die Geschütze auf „Mersey" und „Severn" hinter Panzer, der für die deutschen 10,5 cm-Granaten undurchdringlich war. Am 6. Juli 1915 schritt diese gewaltige Übermacht zum Angriff. Zwei

*) Spätere Nachrichten besagen, daß „Möwe" und das in Daressalam liegende kleine Schwimmdock deutscherseits versenkt worden sind.

Flieger leiteten das Fernfeuer der vor der Flußmündung liegenden Kreuzer, während die flachgehenden Fahrzeuge in den Fluß selbst eindrangen. Nachdem sie über 2000 Schuß gegen „Königsberg" verfeuert hatten, mußten die britischen Schiffe unverrichteter Sache wieder zurück. Dagegen war ein am 11. wiederholter Angriff erfolgreich. Kapitän Looff berichtet über denselben folgendermaßen:

Rufidji, 20. Juli 1915.

Am 6. Juli wurde ein vom Blockadegeschwader auf S. M. S. „Königsberg" mit fünfzehnfacher Übermacht unternommener Angriff abgeschlagen. Nach neunstündigem sehr heftigem Feuergefecht zog sich der Gegner zurück, ohne daß die Gefechtsbereitschaft S. M. S. „Königsberg" beeinträchtigt war. Im Verhältnis zu den vom Blockadegeschwader eingesetzten überlegenen Kräften und zu dem sehr großen Munitionsverbrauch der S. M. S. „Königsberg" beschießenden Kreuzer und Kanonenboote — über 2000 Schuß — waren die Verluste, die S. M. S. „Königsberg" bei diesem allgemeinen Angriff erlitt, äußerst gering.

Am 11. Juli wurde der Angriff des Blockadegeschwaders auf S. M. S. „Königsberg" mit noch größerem Kraftaufwand wiederholt. Vor dem Delta befanden sich an diesem Tage der Panzerkreuzer „Cumberland" — (1902), 9950 T., 14 St. 15,2 L/45, 8 St. 7,6 L/40, 3 St. 4,7, 5 MG — und die geschützten Kreuzer „Weymouth", „Hyacinth", „Asträa", „Pyramus", zwei Kanonenboote, drei Hilfskreuzer, sechs armierte Wachtdampfer, Hilfskreuzer „Duplex", Dampfer „Helmuth" und zwei weitere größere Dampfer.

Gegen Mittag näherten „Weymouth", „Asträa", „Pyramus" und die beiden Kanonenboote sich der Kikuja-Mündung und liefen unter äußerst heftiger Beschießung beider Ufer ein. Die flachgehenden Kanonenboote liefen bis auf die Höhe des Dorfes Nyemsati. Etwas unterhalb davon ankerte „Pyramus", dicht dahinter „Weymouth" und „Asträa"; „Cumberland" lag dicht vor der Mündung. Alle Schiffe nahmen darauf S. M. S. „Königsberg" unter Feuer, das von dieser auf die Kanonenboote schon während des Einlaufens eröffnet worden war.

Schon nach kurzer Zeit war der Feind auf S. M. S. „Königsberg" eingeschossen. Die zwei Flieger, die über dem Delta kreisten, übermittelten durch Signal die Beobachtungen, und die Feinde überschütteten das Schiff mit einem Hagel von Geschossen, die zuerst besonders auf dem Vorschiff große Verluste herbeiführten. Sämtliche Geschützbedienungen und die Munitionsmänner des Vorderschiffs fielen, der Kommandant wurde schwer verwundet. Im Achterschiff wütete ein verheerendes Feuer, und hochgehende Munition verursachte auch bald bei den Geschützbedienungen des Achterschiffs schwere Verluste. Der Verlust aller Geschützmannschaft und die außerordentlichen Verheerungen am Oberdeck machten schließlich die Fortsetzung des Artilleriefeuers

zur Unmöglichkeit. Der Brand des Schiffs zwang zum Fluten der Munitionskammer. Mit den letzten beiden Schrapnells wurde noch einer der beiden Flieger heruntergeschossen. Der zuletzt noch einmal schwer verwundete Kommandant gab um 1 Uhr 30 Min. Befehl, das Schiff zu sprengen. Bei heftigstem Granatfeuer ging der Rest der Besatzung unter Mitnahme sämtlicher Verwundeten in aller Ruhe an Land und sammelte sich, vom Feinde noch lebhaft mit Schrapnells beschossen, etwa 1000 m vom Schiff entfernt. Die Vernichtung des Schiffs erfolgte gegen 2 Uhr nachmittags durch Sprengung eines Torpedokopfs, welche das Schiff in Höhe der vorderen Kommandobrücke auseinanderriß. Das Schiff legte sich mit wehender Flagge und Wimpel auf die Seite und versank alsdann bis zum Oberdeck im Rufidji.

Bei Sonnenuntergang, 5 Uhr 45 Min. nachmittags, wurden die von Hunderten von Granatsplittern zerfetzte Flagge und der Wimpel durch die beim Schiff gebliebene Besatzung unter dreifachem Hurra auf S. M. den Kaiser niedergeholt.

Die Kanonenboote fuhren nach Beendigung des Kampfes noch eine Strecke stromaufwärts; an S. M. S. „Königsberg" wagten sie sich nicht heran. Alle Schiffe verließen gegen 4 Uhr 30 Min. nachmittags den Rufidji, und dampften seewärts. Alle Verwundeten wurden nach dem mit Hilfe des Roten Kreuzes für S. M. S. „Königsberg" geschaffenen Feldhospital Neustrieten gebracht. Ihr Befinden ist durchaus zufriedenstellend.

Der Rest der Besatzung S. M. S. „Königsberg" ist dem Gouverneur von Deutsch-Ostafrika zur Verteidigung der Kolonie zur Verfügung gestellt worden. Die ganze Mannschaft tat in stundenlangem schwerstem Granatfeuer getreu ihrem Eide mit Todesverachtung und Kampfesfreude ihre Pflicht bis zum Äußersten. Ihr Verhalten war über jedes Lob erhaben. S. M. S. „Königsberg" ist vernichtet, aber nicht besiegt. —

Der alte ungeschützte Kreuzer

„Geier"

(1894, 1630 T., 15 Kn., 8 St. 10,5 cm-SK, 7 RK, 2 St. 35 cm-T. R., 162 M. Bes.) hat in der Südsee gekreuzt, ohne dort Schiffe aufbringen zu können. Kohlenmangel zwang ihn schließlich, nach Honolulu zu gehen, wo er am 15. Oktober anlangte und am 9. November eingeschlossen worden ist. Nach der Kriegserklärung der Vereinigten Staaten wurde er von seiner Besatzung in Brand gesteckt und vernichtet.*)

In Mexiko herrschten 1914 politische Unruhen. Zum Schutz des Lebens und Eigentums der deutschen Reichsangehörigen befanden sich an der Ostküste die Kleinen Kreuzer „Dresden" und „Straßburg". Betreffs des letzteren Kreuzers wurde bereits im Abschnitt „Die ersten Schläge" berichtet.

*) Nach den 1918 eingegangenen Nachrichten ist er in die amerikanische Flotte eingereiht worden und infolge eines Zusammenstoßes gesunken.

„Dresden"

war ein Schwesterschiff des zum Kreuzergeschwader gehörigen „Emden" (1907, 24,5 Kn., 3650 T., 10 St. 10,5 cm-SK, 2 St. 45 cm T.R., 361 M. Bes.). Er sollte heimkehren, nachdem er von dem Kreuzer „Karlsruhe" abgelöst worden war. Kapitän z. See Köhler, der bisher die „Dresden" geführt hatte, sollte den Befehl über die „Karlsruhe" übernehmen, Fregattenkapitän Lüdecke, der den letzteren hinausgeführt hatte, „Dresden" nach Deutschland zurückbringen. Am 31. Juli war letzterer von St. Thomas ausgelaufen, erfuhr drei Stunden später durch F. T.-Spruch die kritische Lage, am 1. August die Kriegserklärung gegen Rußland und Frankreich und ersah aus dem an Bord befindlichen Geheimbefehl, den der Kommandant in diesem Falle zu öffnen hatte, daß er in den Handelskrieg eintreten solle. In der Nacht zum 5. erfuhr der Kommandant, daß England an Deutschland den Krieg erklärt habe. Während das Schiff südlich dampfte, ließen knatternde Funken erkennen, daß sich die britischen Kreuzer „Suffolk", „Berwick" und „Bristol" in der Nähe befanden. Am 6. wurde der erste englische Dampfer „Drumcliffe" zum Stoppen aufgefordert, als aber der Schiffsführer erklärte, nichts von einem Kriegsausbruch zwischen Deutschland und England zu wissen, ließ ihn Kapitän Lüdecke laufen, wahrscheinlich dem Wortlaut seiner Befehle entsprechend. Dann begegnete „Dresden" dem deutschen Dampfer „Baden", der eine Ladung von 13 000 T. Kohlen an Bord hatte. Kapitän Lüdecke nahm ihn mit. Von weiter angehaltenen feindlichen Dampfern wurde „Hyades" versenkt. Mehrere andere hat der Kommandant wie die „Drumcliffe" freigelassen. Am 20. begegnete man dem Kanonenboot „Eber", das am 28. August mit dem Dampfer „Cap Trafalgar"-zusammentraf. Der Dampfer „Santa Isabel", der am 17. zu S. M. S. „Eber" gestoßen war, schloß sich der „Dresden" als Kohlenschiff an. Hierauf wurde der englische Dampfer „Holmwood" mit 5000 T. Kohle angehalten und versenkt, während die Besatzung auf einen andern entlassenen Dampfer geschickt wurde. In einer einsamen Bucht Patagoniens wurden Maschinen und Kessel gründlich nachgesehen und die „Santa Isabel" zur Erkundung nach Punta Arenas geschickt. Sie brachte von dort die Nachricht, daß die britischen Kreuzer „Good Hope", „Monmouth" und „Glasgow" in der Nähe seien; auch von „Suffolk" und „Sutley" seien F. T.-Sprüche aufgefangen worden. Darnach schienen sich an der Ostküste Südamerikas sehr starke britische Seestreitkräfte ein Stelldichein gegeben zu haben, und deshalb entschloß sich Kapitän Lüdecke, in den Stillen Ozean auszuweichen. Im Golf von Peñas brachte er in Erfahrung, daß Anfang Oktober das Kreuzergeschwader an der chilenischen Küste erwartet werde, und am 30., daß die Kreuzer „Good Hope", „Monmouth" und „Glasgow" Punta Arenas mit westlichem Kurse passiert hätten. „Dresden" dampfte darauf nach der westlich von Valparaiso gelegenen Insel Mas a Fuera und nahm Kurs auf die Osterinsel, wo sie am 11.

anlangte. Auf 3000 Seemeilen Entfernung hatte sie F. T.-Fühlung mit dem Kreuzergeschwader gewonnen, das am 12. vor der Insel ankerte. An demselben Tage stießen dann auch „Leipzig" und mehrere Troßdampfer zu diesem.

S. M. S. „Karlsruhe"

war ein erst 1912 vom Stapel gelaufener kleiner Kreuzer von 4900 T. Im Herbst 1913 hatte er seine Probefahrten erledigt, bei denen er eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 29 Kn. erreicht hatte. Wie alle deutschen kleinen Kreuzer war er sehr leicht bestückt: 12 St. 10,5 cm-SK, 2 MG und 2 St. 50 cm-T.R. bildeten seine Bewaffnung. Die Besatzung war 373 Köpfe stark.

Am 14. Juni führte Kapitän z. See Lüdecke dieses schöne Schiff hinaus, das in Westindien und an der Ostküste Mexikos Station nehmen sollte. Am 1. Juli war das Schiff in St. Thomas eingetroffen, wo Kohlen ergänzt wurden. Dann ging es weiter nach Jamaika. Hier erhielt Lüdecke Befehl, mit „Dresden" in Port au Prince (Haiti) zusammenzutreffen. Die ebenfalls dort liegende „Straßburg" verschwand damals in geheimnisvoller Weise nach Osten hin und überließ den Schutz des durch stete Revolutionen bedrohten Lebens und Eigentums der in der Negerrepublik angesiedelten Deutschen dem neuangekommenen Kreuzer, der außerdem aber auch an der Ostküste Mexikos eine gleiche Aufgabe zu erfüllen hatte.

Am 26. Juli wechselten die Kapitäne Lüdecke und Köhler das Kommando. Letzterer hatte den Eindruck, daß die Lage in Europa sehr ernst sei, und beschloß um über dieselbe unterrichtet zu bleiben, auf der Fahrt nach Mexiko Havanna anzulaufen. Am 29. erhielt er dort Fernschriften, aus denen hervorging, wie berechtigt seine Befürchtungen waren. Um vom Kriegsausbruch nicht in einem Hafen überrascht zu werden, ging er am 30. in See. Durch die aufgefangenen F. T.-Sprüche der amerikanischen Großstation Sayville erfuhr er den Kriegsausbruch mit Rußland und Frankreich, und in der Nacht zum 5. August auch den mit Großbritannien. Jeder Kommandant erhält für derartige Fälle Geheimbefehle mit, aus denen ersichtlich ist, welche Aufgaben er im Kriegsfalle zu lösen hat. Als Kapitän Köhler die seinen öffnete, erfuhr er, daß er in den Handelskrieg einzutreten habe. Nach durchgeführter Gefechtsbereitschaft traf er den Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kronprinz Wilhelm" in der Floridastraße. Für dessen Ausrüstung waren sechs Stunden in Aussicht genommen, und sofort wurde damit begonnen. Nach drei Stunden waren zwei winzige 8,8 cm-SK und etwas Munition auf das Riesenschiff gebracht, Reserveoffiziere von dem Schnelldampfer auf den Kreuzer übergestiegen, hatten aber ihre Habe noch nicht an Bord bringen können. Kapitänleutnant Thierfelder, der N. O. (Navigationsoffizier) der „Karlsruhe", übernahm das Kommando des Hilfskreuzers. Die weiteren Arbeiten waren im vollen Gange, aber noch lange nicht beendet, als das Erscheinen des

britischen Panzerkreuzers „Suffolk", auf dem sich damals der Admiral Cradock befand, dieser Tätigkeit ein Ziel setzte. Nach Osten und Süden spritzten beide Schiffe auseinander. Der britische Panzerkreuzer war nicht flink genug, um den einen oder andern einholen zu können. Inzwischen hatte „Karlsruhe" seine Kohlenvorräte so weit aufgebraucht, daß daran gedacht werden mußte, sie aufzufüllen. Kapitän Köhler wollte das in der Chesapeak-Bay tun und dampfte nördlich. Funkengeknatter verriet die Nähe des britischen Kreuzers „Lowestoft"; in Sicht kam derselbe aber nicht. Erst am 26. um 7 Uhr 30 Min. abends wurde ein anderer britischer Kreuzer entdeckt, der sich später als „Bristol" herausgestellt hat, ein Schiff von der Größe der „Karlsruhe", reichlich 2 Kn. langsamer, dafür aber artilleristisch wesentlich stärker. Mit zwei 15,2-, 10 St. 10,2-, 4 St. 4,7 cm-SK bewaffnet, besaß er ein Breitseitgewicht, welches das der „Karlsruhe" fast um das Doppelte übertraf, 164 gegen 96 kg. Auf 6000 m eröffnete der Brite das Feuer. Obgleich er sich bald eingeschossen hatte, erhielt „Karlsruhe" doch keinen Treffer. Ob das Feuer der „Karlsruhe" erfolgreicher gewesen ist, konnte bei der herrschenden Dunkelheit nicht festgestellt werden. Nach dreiviertel Stunden brach „Bristol" das Gefecht ab und machte Lichtsignale. Aus weiter Ferne wurden sie beantwortet. Es war also Unterstützung in der Nähe. Wenn der britische Kreuzer taktisch auch keinen Erfolg gehabt hat, so konnte er insofern einen strategischen buchen, als „Karlsruhe" aus ihrem beabsichtigten Kurse nach Osten abgedrängt war und ihre Kohlenvorräte nun nicht mehr ausreichten, um St. Thomas oder die Chesapeak-Bay zu erreichen. Mit Mühe und Not gelangte das Schiff nach San Juan de Porto Rico. Nach den dort bereits eingetroffenen F. T.-Meldungen der „Bristol" sollte „Karlsruhe" schwer zusammengeschossen sein, und die Leute waren nun sehr erstaunt, so gar keine Spuren von den britischen Granaten auf dem deutschen Kreuzer entdecken zu können. Der im Hafen liegende deutsche Dampfer „Odenwald" hatte selbst keine Kohlen, und die amerikanischen Behörden waren nichts weniger als entgegenkommend. So war es ein Glück, daß in einem Hafen der Südküste der Insel der deutsche Dampfer „Patagonia", Kapitän Koldewey, lag; letzterer stellte sich und sein Schiff dem Kommandanten bedingungslos zur Verfügung. Köhler bat Koldewey, seine „Patagonia" in St. Thomas mit Kohlen zu beladen und dann die „Karlsruhe" östlich Barbados zu erwarten. Nur diesem wackeren Schiffskapitän ist es zu danken, daß der Tätigkeit des Kreuzers nicht schon hier ein vorzeitiges Ende beschieden war. Nach vielen Verhandlungen und mit allen möglichen Listen ist es dann schließlich gelungen, mit ungefähr aufgefüllten Bunkern unter Mitnahme einiger Kriegsfreiwilliger am 7. abends auszulaufen. Um den vor der Einfahrt lauernden Feinden zu entgehen, dampfte „Karlsruhe" im Schutz der Dunkelheit durch die von Riffen wimmelnden Gewässer westlich von Porto Rico. Man hatte ausgesprengt, der Kreuzer beabsichtige, nach

St. Thomas zu gehen. Das hatte so viel Wahrscheinliches für sich, daß dort sicherlich von britischen Kriegsschiffen um jene Zeit scharf aufgepaßt sein wird. In seiner Schilderung der Fahrten des Kreuzers beklagte der Erste Offizier, Kapitänleutnant Studt, wie sehr sich das Fehlen von Stützpunkten fühlbar gemacht habe; ohne solche sei ein Kreuzerkrieg nicht durchführbar, namentlich mit einem funkelnagelneuen Schiff, das die Kinderkrankheiten noch nicht überwunden habe; nur der Tüchtigkeit des Personals und der Güte des Materials sei zu danken gewesen, daß der Kreuzer bis zuletzt schlag- und leistungsfähig geblieben sei.

Der nächste Hafen, in dem Kohlen aufgefüllt werden sollten, war Curaçao. Dort waren französische Depeschen eingegangen, nach denen infolge von Grenzverletzung durch deutsche Truppen Holland sich gezwungen gesehen habe, an Deutschland ebenfalls den Krieg erklären. Als „Karlsruhe" vor Willemstadt eintraf, fand er den Platz „Klar zum Gefecht". Der Kommandant des im Hafenkanal liegenden Küstenpanzerschiffs „Kortenaer" kam heraus; und es bedurfte des ganzen diplomatischen Geschicks des Kapitäns zur See Köhler, um den holländischen Seeoffizier von der Unwahrheit dieser Gerüchte zu überzeugen. Tatsächlich hatte Kapitän Köhler keine Ahnung, ob an diesen Gerüchten nicht doch etwas Wahres sein könne. Um so höher ist es anzuschlagen, daß es ihm schließlich gelang, sich Glauben zu verschaffen. Die den Hafenkanal sperrende Kette versank, die in den Batterien an ihren Geschützen stehenden Artilleristen rückten in ihre Kasernen ab, und kurze Zeit darauf lag „Karlsruhe" an der Ladebrücke und begann Kohlen zu nehmen. Das Schiff hatte Erlaubnis erhalten, so viel Heizmittel zu laden, wie es binnen 24 Stunden schaffen könne. Während es Köhler gelang, den Marinekommandanten dadurch entfernt zu halten, daß er ihn bat, ihm eine Straußenfarm zu zeigen, die ihn angeblich aufs höchste interessiere, schufteten die Besatzung, unterstützt von der des deutschen Dampfers „Stadt Schleswig", im Schweiße ihres Angesichts, um möglichst viel von den schwarzen Diamanten in das Schiff zu packen. Dieser Dampfer wurde auch ermietet, um der „Karlsruhe" Kohlen nachzuführen. Kurze Zeit nach dem Einlaufen des Kreuzers hatte der amerikanische Passagierdampfer „Philadelphia" vor dem Hafen geankert. Eine Anzahl deutscher Reserveoffiziere, die, auf einer Vergnügungsfahrt begriffen, an Bord dieses Schiffs vom Kriegsausbruch überrascht worden war, kam an Bord und bat um Auskunft und Rat, wie sie nach Deutschland gelangen könnten. Man konnte ihnen nur „gut Glück" wünschen, und zum Dank dafür halfen die in schneeiges Tropenzeug gekleideten Herren bei der Kohlenübernahme. Noch an demselben Abend verließ S. M. S. „Karlsruhe" Curaçao; es sollte der letzte Hafen sein, den das Schiff berührt hat.

Dann gelangte der Kreuzer in sein Jagdrevier, den Südatlantischen Ozean. Mit langsamer Fahrt schneidet sein scharfer Bug durch die durch-

sichtige blaue Flut. Vor ihm in weitem Abstande, rechts und links auseinandergezogen, zwei Troßdampfer, die eine Art Aufklärungslinie bilden. Ein Dampfer kommt voraus in Sicht. „Karlsruhe" fährt ihm entgegen, immer den Bug ihm zugewandt, um ihn nicht zu vergrämen; denn von der Seite gesehen wäre er sofort als Kriegsschiff erkannt worden. Auf kleine Entfernung an ihn herangekommen, geht am Vortop das Signal hoch: „Stoppen Sie". „Schicke ein Boot". Mitunter dauert es ein Weilchen, bis solcher Befehl Gehör findet; wohin soll der Maschinist mit dem hohen Dampfdruck in den Kesseln? Aber es ist nicht böser Wille, wenn der Dampfer nicht sofort die Maschine anhält. Bald verschwindet das Schraubenwasser, um noch einmal für kurze Zeit aufzuwirbeln, wenn die Schraube rückwärts schlägt, um die Fahrt aus dem Schiff zu nehmen. Und dann braust aus den Ablaßrohren für eine Weile der Dampf mit donnerndem Getobe gen Himmel. Der Kutter mit dem Prisenoffizier, 10 bewaffneten Matrosen und einem Signalgast fährt hinüber zu dem schwerfällig in der Dünung rollenden Dampfer. Im allgemeinen benahmen sich die englischen Kapitäne verständig, wenn sie auch voller Verachtung auf den Kreuzer blickten, dem sie jede Existenzberechtigung absprachen, da die britische Admiralität verfügt hatte, daß alle deutschen Kreuzer versenkt, die Meere von ihnen gesäubert seien, die Schiffahrt von ihnen nichts mehr zu fürchten habe. Der Engländer neigt vielfach zum Trunk, sogar das zarte Geschlecht ist nicht frei von dieser Leidenschaft. Da ist es kein Wunder, wenn unter außergewöhnlichen Umständen der britische Seemann zunächst in die Spirituslast einzubrechen sucht. Das war bei früheren Gelegenheiten mehrfach geschehen, und hatte zu Unzuträglichkeiten geführt. Deshalb war das erste, was der Prisenoffizier auf einem englischen Dampfer immer anordnete, daß ein Posten vor dem Raume aufzog, der die geistigen Getränke barg. Erfahrungsgemäß ging die Räumung des Schiffs außerdem wesentlich schneller, wenn gleich zu Anfang die ersten Ventile aufgedreht wurden. Das in den Maschinenraum brausende Wasser wirkte außerordentlich anspornend auf die Bemannung der feindlichen Schiffe. Sie erhielt im allgemeinen den Befehl, in eignen Booten unter Mitnahme ihrer persönlichen Habe und von Proviant auf einen der Begleitdampfer zu rudern. Ein witziger deutscher Seeoffizier hatte den Schiffen, auf denen die Besatzungen der versenkten Dampfer gesammelt wurden, den Spitznamen „Lumpensammler" gegeben, und diese Bezeichnung hat sich im Laufe des Kriegs Bürgerrecht erworben. In den Papieren mancher Kohlendampfer stand der Vermerk: „Jedes britische Kriegsschiff ist berechtigt, seine Heizvorräte aus dem Dampfer zu ergänzen." Kennzeichnend für das englische Gemüt, die der Konkurrenz alles Schlechte gönnt, war, daß ein englischer Schiffskapitän dem Prisenoffizier so beiläufig sagte: „Zehn Seemeilen östlich fährt ein Dampfer, der ... Linie, falls das für Sie von Interesse ist." Natürlich war es das, und der Mann erreichte, was er wollte: auch dieser

Dampfer teilte das Schicksal seines Vorgängers. Als Lumpensammler diente im Oktober der Dampfer „Creseld", der am 22. die Besatzung von 13 vernichteten Schiffen in Teneriffa an Land setzte. Nach Mitteilung der britischen Admiralität verfolgten zu jener Zeit 70 französische, japanische und russische Kriegsschiffe die im Handelskriege tätigen deutschen Kreuzer. Mitunter kam es vor, daß mehrere feindliche Dampfer auf einer Stelle in allen Stadien der Vernichtung zusammen lagen. Von dem einen verschwanden gerade die Mastspitzen, ein anderer lag mit schwerer, immer wachsender Schlagseite auf der stillen Flut; bei einem dritten ließen nur die schwerfälligen Bewegungen in der Dünung erkennen, daß das eingedrungene Wasser in seinen Laderäumen hin- und herrauschte.

An Kohlen und Lebensmitteln hat es den deutschen Kreuzern nie gefehlt. Sie fanden in den gemachten Prisen stets hinreichende Mengen von beidem. Nur an Heizöl hat es zeitweise gemangelt. Das war einst auch auf der „Karlsruhe" der Fall. Dieser führte jedoch gerade zu rechter Zeit ein freundliches Geschick den englischen Dampfer „Condor" in den Weg, der aushelfen konnte. Die Verpflegung der Besatzung war immer reichlich und gut; nur an Kartoffeln fehlte es völlig, und Mangel trat schließlich auch in bezug auf Kleidungsstücke ein. Die genommenen Schiffe in einen neutralen Hafen zu schicken, erschien nicht ratlich. Niemand konnte wissen, ob die Regierung des betreffenden Landes sie dem seemächtigen England nicht ausliefern würde. Der größte Dampfer, den die „Möwe" später genommen hat, die „Appam", ist von amerikanischen Gerichten zum Beispiel ihren früheren Besitzern wieder zugesprochen worden. Dann aber war auch anzunehmen, daß die feindlichen Kreuzer die Eingänge zu den Häfen mit ihrem besondern Interesse beehrten; und damit war die Gefahr groß, daß die Prisen von ihnen zurückgenommen würden.

Die großen Erfolge, die Kapitän Köhler im Handelskriege zu verzeichnen hatte, erklären sich zum Teil aus dem Umstande, daß er weise Mäßigung übte, indem er große Schiffe mied, weil er fürchtete, daß sie ihm mit ihren F. T.-Apparaten feindliche Kreuzer auf den Hals hetzen könnten. Nur eine Ausnahme hat er gemacht, als er den 10 328 T. R. großen englischen Passagierdampfer „Vandyk" aufbrachte. Die sehr zahlreichen Fahrgäste, darunter viele Damen, wurden mit größter Rücksichtnahme mit ihrem gesamten Gepäck auf den Begleitdampfer „Assuncion" übergeführt und waren von ihrer Behandlung so entzückt, daß sie eine Dankadresse an Kapitän Köhler richteten. Dieser sandte ihnen als Gegengabe eine Sammlung von Ausschnitten aus feindlichen und neutralen Zeitungen, die über die von den Deutschen angeblich verübten Grausamkeiten berichteten, und sich in Beschimpfungen alles dessen, was deutsch war, gar nicht genug tun konnten, während die von den belgischen Heckenschützen und Megären an deutschen Verwundeten und Pflegepersonal begangenen Greuel als Heldentaten gepriesen wurden. Den Fahrgästen war mitgeteilt

worden, daß der „Vandyk" zum Hilfskreuzer ausgerüstet werden würde. Statt dessen verschwand er wie seine 16 Vorgänger unter den Wogen, sobald die „Assuncion" am Horizont verschwunden war.

Jeder Einzelne an Bord der „Karlsruhe" war sich darüber ganz im klaren, daß der Kreuzer über kurz oder lang sein Ende finden würde, aber niemand ahnte, wie nahe dasselbe sein sollte. Der dem Seemann eigene leichte Sinn und das unerschütterliche Vertrauen der Besatzung zu Kommandant und Offizieren hatten zur Folge, daß die Stimmung darunter nicht litt. „Die werden es schon machen", hieß es allgemein.

Auf die Dauer gewährte diese Art der Kriegführung aber niemandem rechte Befriedigung. Seit dem Gefecht mit der „Bristol" hatte man keinen wehrhaften Feind mehr gesehen, trotzdem ihrer so viele nach dem schlanken Schiff auf der Suche waren.

„Karlsruhe" hatte also einen nördlichen Kurs eingeschlagen, um die feindlichen Kolonien in Westindien heimzusuchen. Am 4. November trödelte das Schiff, gefolgt von den Troßdampfern „Indrani" und „Rio Negro", langsam durch die ruhige See. Die Sonne war untergegangen; es war nach 6 Uhr abends. Die Mannschaft befand sich teils beim Abendessen im vordern Zwischendeck, teils rauchend, schwatzend, vaterländische und Seemannslieder in dem dem deutschen Matrosen eigenen schleppenden Tempo singend, auf dem Vordeck. Die Schiffskapelle versammelte sich mit ihren Instrumenten, um die übliche Abendmusik zu machen. Die Offiziere nahmen in der achtern gelegenen Messe den Nachtischkaffee ein. Auf der Kommandobrücke plauderte Kapitän Köhler mit dem wachthabenden Offizier, Oberleutnant zur See v. Althaus. Der köstliche Frieden eines Tropenabends senkte sich auf die stille Meeresflut. Da brach plötzlich unter gewaltigem Krachen auf ein Drittel der Schiffslänge von vorn eine ungeheure Feuersäule aus dem Innern des Kreuzers! Kommandobrücke und Turm sowie Fockmast wirbelten durch die Luft. Das Vorschiff wurde losgerissen, klappte zuerst nach einer Seite bei, um gleich darauf zu versinken, den Kommandanten, den Wachthabenden und alle in und auf dem Vorderteil Befindlichen, 259 Unteroffiziere und Seeleute, mit hinabnehmend in ein kühles, feuchtes Grab. Der ungeheure Gasdruck warf einige Leute über Bord. In der Messe war alles von den Sitzen gesprungen und stürmte auf Deck. Jetzt übernahm Kapitänleutnant Studt sofort den Befehl. Nachdem er sich durch einen Gang durch den noch schwimmenden Teil des Schiffs überzeugt hatte, daß auch das Achterschiff bald sinken werde, gab er kurz entschlossen und sicher seine Befehle: „Alle Mann aus dem Schiff", „Feuer aus unter den Kesseln", „Boote zu Wasser". Die über Bord Gefallenen trieben in brennendem Heizöl, das durch die Detonation entzündet und aus den Behältern ausgelaufen war. Die allein erhalten gebliebenen Boote, zwei Kutter, rauschten ins Wasser. Die Troßdampfer waren herangekommen, und schickten

weitere Boote zu Hilfe. Kapitänleutnant Studt ließ noch einmal nach unten, um aus der Kajüte ein Andenken für die Angehörigen des Kommandanten mitzunehmen. Er mußte eilen; denn schon hob sich das Heck aus dem Wasser; immer tiefer sank der vordere Teil des Wracks, und als die Flut rauschend über dem schönen Kreuzer zusammenschlug, geleiteten ihn drei Hurras der Überlebenden. Auf den Troßdampfern fanden diese Aufnahme.

Kapitänleutnant Studt faßte zwei Entschlüsse: er wollte den Rest der Besatzung, 17 Offiziere, 17 Deckoffiziere, 112 Unteroffiziere und Mannschaften, nach der Heimat zu führen suchen. Er wollte zweitens den Verlust geheim halten, damit die auf der Suche nach der „Karlsruhe" befindlichen feindlichen Kreuzer möglichst lange dadurch gebunden blieben. Ob es gelingen werde, das 5000 Seemeilen entfernte Vaterland zu erreichen, war Glücksache.

Die britische Admiralität hat jedenfalls erst im März 1915 den Untergang des Schiffs erfahren; denn am 15. d. M. gab sie bekannt, daß der Kreuzer Anfang November in Westindien durch Artillerie vernichtet worden sei; sie log also einfach drauf los, um der englischen Bevölkerung einen Erfolg der Flotte vorzutäuschen. Es mag dahingestellt bleiben, ob damit eine Richtigstellung seitens des deutschen Admiralstabs herausgelockt werden sollte. Hat eine solche Absicht vorgelegen, so blieb sie erfolglos; die deutschen Behörden haben sich nicht geäußert.

Offiziere erboten sich, in einem offenen Boot nach St. Thomas zu segeln, um Meldung nach Berlin zu machen; Studt verweigerte die Erlaubnis. Er ging mit beiden Dampfern in einer einsamen Bucht zu Anker und schiffte alle Leute auf dem „Rio Negro" ein. Wir wissen nicht, weshalb seine Wahl nicht auf die schnellere „Indrani" gefallen ist, die 3000 T. guter Kohle an Bord hatte. Studt hatte erwogen, ob er diese nicht dem Kreuzergeschwader entgegenschicken solle, gab das aber als zu wenig aussichtsvoll auf; auch befürchtete er, daß sie unter Umständen zum Verräter werden könne. Nachdem „Rio Negro" seine Vorräte aus der „Indrani" aufgefüllt hatte, wurde letztere versenkt. Man fing eine Chiffredepesche der Großstation Nauen auf, konnte sie aber nicht entziffern, weil der Schlüssel mit der „Karlsruhe" verloren gegangen war. Einer der durch Brandwunden schwer Darniederliegenden ist auf der „Rio Negro" noch gestorben. Sorglich die üblichen Dampferwege meidend und sie senkrecht durchschneidend, wo ihr Überschreiten nicht zu umgehen war, gelang es dem Dampfer, der zuletzt noch $7^1/_2$ Kn. lief, nördlich um Schottland herum die norwegische Küste zu erreichen. An dieser entlang steuernd, dampfte „Rio Negro" durch den Sund und traf am 5. Dezember bei den deutschen Ostseevorposten ein. Im Interesse der Geheimhaltung ging das Schiff alsdann gleich durch den Nordostseekanal nach der Jade. Dort ist der Rest der Besatzung S. M. S. „Karlsruhe" als Stamm auf den soeben verwendungsbereit gewordenen Kleinen Kreuzer „Regensburg" geschickt worden. Das war „eines

deutschen Kreuzers Glück und Ende", wie Kapitänleutnant Studt das von ihm darüber verfaßte treffliche Buch benannt hat.

S. M. Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm".

Dieses Schiff war ein dem Norddeutschen Lloyd gehörender Schnelldampfer, den S. M. S. „Karlsruhe" am 8. August 1914 in der Floridastraße ausgerüstet hatte; 1901 vom Stapel gelaufen und 15 000 B. R. T. groß, besaß er eine Geschwindigkeit von 23,4 Kn. Wir wissen über die Kreuzfahrten des sehr knapp mit Munitionsvorräten ausgestatteten Schiffs recht wenig. Nachdem er 13 Schiffe von 35 659 B. R. T. versenkt hatte, nach Zurücklegung einer Strecke, die ihn zweimal um den Erdball hätte führen können, sah sich der Kommandant schließlich nach völligem Aufbrauch der Munition und aus Lebensmittelmangel — die Hälfte der Besatzung war infolge von Unterernährung nicht mehr dienstfähig — am 10. April 1915 gezwungen, mit seinem lecken Schiff in Newport News einzulaufen. Dort ist das Schiff am 26. eingeschlossen und im September desselben Jahrs nach Philadelphia übergeführt worden.

S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große",

ein anderer Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd, lag bei Kriegsausbruch auf der Weser. Das 1897 vom Stapel gelaufene, 14 350 B. R. T. große Schiff besaß eine Geschwindigkeit von 23 Kn. Er wurde als Hilfskreuzer ausgerüstet und ist Anfang August ausgelaufen, um den feindlichen Seehandel zu schädigen. Am 7. wurde der Fischdampfer „Tubal Cain" angehalten, die Besatzung an Bord genommen, das Schiff zu den Fischen geschickt. Weit nach Norden ausholend gelangte der Kreuzer in den Atlantischen Ozean und dampfte nach Süden. Am 15. wurde bei den Kanarischen Inseln der von Kapstadt kommende Passagierdampfer „Galician" (6700) angehalten. Der Kommandant nahm zwei als Fahrgäste an Bord befindliche englische Offiziere als Gefangene mit und entließ das Schiff, weil er die an Bord befindlichen Frauen und Kinder nicht den Unbequemlichkeiten aussetzen wollte, die eine Reiseunterbrechung für sie im Gefolge gehabt hätte. Die nächste Prise war die „Kaipara" (7392 R. T.) der New Zealand Cy., die eine Ladung Gefrierfleisch von Montevideo nach England bringen sollte. Die Besatzung wurde an Bord genommen, das Schiff am 16. August versenkt. Das folgende Opfer war der von Sierra Leone kommende englische Dampfer „Nyanza", der am Abend desselben Tages angehalten und vernichtet wurde. Kurz darauf sichtete man den großen Passagierdampfer „Arlanza" (15 044), also ein Schiff, das größer war als der Hilfskreuzer. Der Kommandant entließ dieses Schiff aus den gleichen Gründen, die ihn bei der Entscheidung über das Los der „Galician" bestimmt hatten. Das war gewiß menschlich schön, militärisch aber falsch. Auf Dank hat man von Engländern nie zu rechnen. Es sind diese beiden Fälle kennzeich-

nende Gegenstücke zu der Behandlung, die den Frauen und Kindern von Tsingtau auf dem Dampfer „Paket" bei ihrer Fahrt nach Tientsin zuteil geworden ist. Es lag in britischem Interesse, die Deutschen als Hunnen hinzustellen, sich und seine Verbündeten, einschließlich der Ostpreußen verwüstenden Russenhorden, als Kämpfer für Kultur und Menschlichkeit; daran konnte kein Handeln eines Deutschen etwas ändern. Es erscheint übrigens nicht unwahrscheinlich, daß der entlassene englische Dampfer seinen Dank dadurch abgestattet hat, daß er dem deutschen Hilfskreuzer den britischen Kreuzer „Highflyer" (1898, 5760 T., 20,5 Kn., 11 St. 15,2 cm-, 9 leichte SK, 2 St. 45 cm-T.R.) auf den Hals gehetzt hat.

„Kaiser Wilhelm der Große" füllte in einer Bucht der spanischen Kolonie Rio del Oro, Westafrika, 2000 m vom Strande liegend, aus den deutschen Dampfern „Arucas" und „Bethania" Kohlen auf; 500 m weiter seewärts ankerte der deutsche Dampfer „Magdeburg". Die Arbeit war noch nicht zur Hälfte erledigt, als das genannte britische Kriegsschiff mit dem Signal erschien: „Ergeben Sie sich." Als „Kaiser Wilhelm der Große" nicht antwortete, wiederholte „Highflyer": „Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben". Antwort: „Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht, achten Sie die spanische Neutralität." Und so haben beide Schiffe noch eine Weile miteinander signalisiert, wie die alten Griechen und Troer, ehe sie sich mit der Waffe zu Leibe gingen. „Highflyer" hatte sich, Schleifen laufend, bis auf 9 km genähert und eröffnete um 1 Uhr 16 Min. das Feuer. Der Kommandant des Hilfskreuzers hatte die Gefangenen und die nicht für die Bedienung der Geschütze nötigen Leute auf die Kohlendampfer geschickt, die ablegten, und aus der Schußrichtung gingen. Der britische Kreuzer hatte sich mehr und mehr genähert, drehte aber ab, als er mehrere Treffer erhalten hatte. Nach $1^1/_2$ Stunden stockte die Munitionszufuhr auf dem Schnelldampfer dadurch, daß der vordere untere Laderaum durch zwei Treffer voll Wasser gelaufen war. Die im Hinterschiff befindliche Munition an die im Gefecht stehenden vorderen Geschütze zu bringen, kostete mehr Zeit, und so verlangsamte sich das deutsche Feuer, das ganz eingestellt werden mußte, als die dort vorhandenen Vorräte erschöpft waren. Um das Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen, befahl der Kommandant, die Ventile zu öffnen und den Boden leck zu sprengen. „Highflyer" war inzwischen wieder auf 5600 m herangekommen und hatte das Feuer eingestellt. Als das einzige deutsche Geschütz die paar Granaten verschoß, die es noch erhalten hatte, eröffnete auch der Brite sein Feuer aufs neue. Der Hilfskreuzer hatte sich infolge des eindringenden Wassers auf die Seite zu legen begonnen, und der Kommandant ließ nunmehr die Besatzung in die Boote gehen. Mehr und mehr legte sich der mächtige Rumpf auf die Seite; das Wasser war aber so flach, daß das Schiff nicht unter ihm verschwand, sondern sein Bauch aus demselben herausragte, als es sich auf den Grund gelegt hatte. 7 Offiziere, 2 Vize-

steuerleute, 72 Unteroffiziere und Mannschaften mit 2 Verwundeten landeten und marschierten nach einem etwa 2½ Stunde entfernten spanischen Fort. Der britische Kreuzer schickte armierte Boote an Land, deren Mannschaften sich aber erst ausschifften, nachdem die deutschen Seeleute ihren Marsch ins Innere bereits angetreten hatten. Sie wurden durch Signal zurückgerufen, und „Highflyer" ging in See. Die deutsche Besatzung ist in Las Palmas auf den Kanarischen Inseln eingeschlossen worden. Nach englischen Berichten hatte der britische Kreuzer 1 Toten und 8 Verwundete verloren; die Beschädigungen des Schiffs sollen nur unbedeutend gewesen sein.

Auch hier tritt wieder die britische und deutsche Eigenart in die Erscheinung; zunächst die angelsächsische, die den Engländern überall so große Erfolge im Krieg und Frieden verschafft hat. Ein britischer Kommandant findet einen feindlichen Handelszerstörer. Ohne Rücksicht darauf, daß dieser sich im neutralen Gebiet befindet, vernichtet er ihn und darf sicher sein, daß er damit ganz im Sinne seiner Vorgesetzten handelt. Auf der andern Seite: ein deutscher Handelszerstörer trifft zwei wertvolle feindliche Dampfer von 7392 und 15 044 T. Er vernichtete sie nicht, um die Gesundheit von Frauen und Kindern nicht zu gefährden; und es ist anzunehmen, daß auch das Vorgehen seines Kommandanten die volle Billigung von dessen Vorgesetzten gefunden haben wird; denn die Deutschen sind ja „Barbaren". Diese Sentimentalität aber ist es gewesen, die Deutschland trotz aller persönlicher Tapferkeit seiner Krieger fortdauernd in Nachteil gesetzt hat.

Das Kreuzergeschwader

Seit dem 4. Dezember 1912 war der Vizeadmiral Graf Spee Chef des Kreuzergeschwaders. Zu diesem gehörten: die Panzerkreuzer „Scharnhorst", Flaggschiff des Geschwaderchefs (1906, 11 600 T., 23,8 Kn., 8 St. 21-, 6 St. 15-, 18 St. 8,8 cm-SK, je ein 45 cm-T. R. am Bug, Heck und jeder Breitseite, 200 mm Kruppstahlplatten schützten den Kommandostand, solche von 150 die WL — Wasserlinie —, 170—150 mm die schwere, 150—120 die mittlere Artillerie. Die an Bord unterzubringenden Heizvorräte reichten bei 12 Kn. Reisegeschwindigkeit für die Zurücklegung einer Strecke von 6500 Seemeilen; die Besatzung war 764 Köpfe stark); „Gneisenau" — wie „Scharnhorst" nur um 1,3 Kn. weniger schnell —; die Kleinen Kreuzer „Emden" (1908, 3650 T., 24,1 Kn., 10 St. 10,5 cm-SK., 2 MG, 2 St. 45 cm-Breitseit-Torpedoausstoßrohren; das Panzerdeck war aus 50—20 mm dicken Platten gefügt; den Kommandostand schützten 100—80 mm-Platten; die Besatzung war 361 Köpfe stark, darunter 10 Seeoffiziere); „Nürnberg" (nur zwei Jahre älter, 180 T. kleiner, um einen Knoten weniger schnell, sonst in bezug auf Bewaffnung und Panzerschutz dem „Emden" gleich; Besatzung 322 Köpfe); „Leipzig" (1905 vom Stapel, 23 Kn. Höchstgeschwindigkeit, 3250 T., wie „Emden" bewaffnet

und geschützt; 303 M. Bes.) und der Begleitdampfer „Titania", ein der Kauffahrtei entnommener Troßdampfer mittlerer Größe und Geschwindigkeit.

Dem Chef des Kreuzergeschwaders waren außerdem die auf der ostasiatischen Station befindlichen leichten Fahrzeuge, Kanonen- und Torpedoboote, sowie die Flußkanonenboote und sonstigen kleinen Schiffe unterstellt. „Leipzig" hatte „Nürnberg" an der Westküste Mexikos abgelöst, wo ein Kreuzer dauernd zum Schutz von Leben und Eigentum deutscher Reichsangehöriger anwesend sein mußte. „Nürnberg" hatte nämlich eine Rundreise durch die deutschen Schutzgebiete in der Südsee angetreten und war am 27. Juli in Honolulu angekommen, füllte hier Vorräte auf, und setzte seine Reise bereits am folgenden Tage fort, um sich mit dem Hauptteil des Geschwaders zu vereinigen. Dieses, die Panzerkreuzer „Scharnhorst" — mit dem Geschwaderchef an Bord — und „Gneisenau", sowie der Begleitdampfer „Titania", lagen seit dem 17. Juli in Ponape. Graf Spee hatte beabsichtigt, die deutschen Kolonien in der Südsee zu besuchen, war Ende Juni von Tsingtau in See gegangen, und über Japan, unter Mitnahme einiger japanischer Kohlendampfer, zunächst nach den Karolinen gedampft. Durch die Großstation Yap erfuhr er am 1. August, wie kritisch sich die Lage in Europa gestaltet habe, am 2., daß Deutschland gegen Rußland und Frankreich mobil gemacht, am 5. morgens, daß England an Deutschland den Krieg erklärt habe. Auch von dem Ultimatum, das Japan in Berlin hatte überreichen lassen, erhielt er Nachricht.

Der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Prinz Eitel Friedrich" hatte von Japan aus die Heimreise angetreten und erhielt in Shanghai Befehl, sofort nach Tsingtau zu kommen. Er ankerte dort am 2. August und wurde mit den Mitteln der Kanonenboote „Luchs" und „Tiger" zum Hilfskreuzer ausgerüstet. Am 6. lief er nach Ponape aus, gefolgt am 7. von „Emden" und dem Troßdampfer „Marcomania". Die von „Emden" gemachte Prise, der russische Postdampfer „Rjäsan", wurde von dem Kanonenboot „Cormoran" zum Hilfskreuzer eingerichtet und infolgedessen auf den Namen dieses Schiffs umgetauft.

Wie bereits dargelegt, war die Lage sämtlicher im Auslande befindlicher deutscher Kreuzer eine verzweifelte. Sie wäre glänzend gewesen, wenn Japan als Verbündeter in Frage gekommen wäre. Da die Umstände dahin geführt haben, daß dieses zu einem Feinde Deutschlands geworden war, verschoben sich die Verhältnisse noch weiter zu ungunsten des deutschen Geschwaders, als sie schon waren. Aber auch ohne das hätten die britischen, französischen und russischen Seestreitkräfte den deutschen gegenüber eine erdrückende Überlegenheit gebildet. Der britische Schlachtkreuzer „Australia" allein war stärker als das ganze deutsche Geschwader zusammengenommen. Da er außerdem etwa drei Knoten schneller war als die deutschen Schiffe, so bedeutete es für letztere sichere Vernichtung, wenn es ihm gelang, mit ihnen Fühlung zu gewinnen.

Die französischen Schiffe sind zunächst nach Wladiwostok gegangen. Die britischen Panzerkreuzer „Minotaur", der ebenfalls stärker als „Scharnhorst" war, und „Hampshire" zerstörten am 12. August die F. T.-Station Yap. Der älteste britische Seeoffizier der australischen Station, Admiral Patey, befand sich mit der „Australia", dem Kleinen Kreuzer „Sydney" und drei großen Zerstörern auf der Suche nach dem deutschen Geschwader. In Simpson-Hafen hatte er dasselbe nicht gefunden. Als die F. T.-Station Rabaul-Neupommern die Bewegungen des britischen Verbandes meldete, drohte der Admiral, sie sofort zu zerstören, wenn sie weitere Fernmeldungen mache. Als er Befehl erhielt, die Expedition zu decken, die Samoa besetzen sollte, mußte er die Suche aufgeben. Dann hatte er die nach Neuguinea entsandte Truppenmacht zu unterstützen; „Minotaur", „Sydney" und ein japanischer Kreuzer geleiteten Truppentransporte nach Aden, und schließlich wurde ihm auch „Melbourne" entzogen, über welche die Admiralität sich die Verfügung vorbehielt. —

Graf Spee erkannte, daß er im Westen des Stillen Ozeans nichts auszurichten hoffen dürfe und entschloß sich, nach der Westküste von Südamerika auszuweichen, der einzigen Gegend der Erde, an der die Engländer keine eignen Stützpunkte besitzen. Von dort war es leichter, in den Atlantischen Ozean zu gelangen als um Südafrika herum und vielleicht auch möglich, sich nach der Nordsee durchzuschlagen. — Am 14. wurde „Emden" zum Handelskriege entlassen; das Geschwader selbst ging nach dem Marshall-Archipel, füllte in einer der Lagunen aus Troßdampfern Vorräte auf, und erfuhr dort — über Honolulu — die Kriegserklärung Japans.

Der Admiral ist während seiner weiteren Fahrt dauernd über die hauptsächlichsten Geschehnisse in Europa durch F. T.-Fernschriften der amerikanischen Großstationen unterrichtet geblieben, allerdings in englischer Beleuchtung. So erfuhr das Geschwader die Besetzung von Brüssel und Gent durch deutsche Truppen, den großen Sieg zwischen Metz und Vogesen gegen die Franzosen usw. „Nürnberg" wurde als Postschiff nach Honolulu geschickt und nahm auch einen Brief des Grafen Spee an seine Gattin mit. Derselbe lautet im Auszuge:

Stiller Ozean, den 18. August 1914 . . . Nun befinden wir uns schon fast drei Wochen im Kriege, und die einzigen Nachrichten, die wir erhalten haben und die glaubhaft sind, sind ein für Deutschland erfolgreicher Torpedobootsangriff auf die englische Flotte an deren Küste und die über Kämpfe um die Festung Lüttich in Belgien. Hier ist das englisch-französisch-russische Geschwader vereinigt, so daß gegen die nichts auszurichten, weil das Kreuzergeschwader ihm unterlegen ist. Das weitere englische Australiengeschwader hat als Flaggschiff die „Australia", die alleine schon für das Kreuzergeschwader ein so überlegener Gegner ist, daß man sich ihm entziehen sollte. Bei beiden

ſind Torpedoboote, die die ganze Situation noch ſchwieriger machen. Es iſt nicht leicht, einen in dieſen ausgedehnten Gewäſſern zu finden, nur die Kohlenverſorgung muß da ſein. Bis jetzt bin ich in der Beziehung vom Glück, Gott ſei Dank, begünſtigt. Über meine Operationen ſchreibe ich nichts, da man nicht weiß, wem die Briefe in die Hände fallen können und wie ſie ausgenutzt werden würden. „Emden" hat einen Dampfer der ruſſiſchen Freiwilligen-Flotte gekapert, und er iſt als Hilfskreuzer ausgerüſtet („Rjäſan"); Zuckſchwerdt kommandiert ihn. Thierfelder hat einen andern umgewandelten Dampfer „Prinz Eitel Friedrich". Die Wirkung des dem Gegner nicht bekannten Aufenthaltsorts des Kreuzergeſchwaders drückt auf die Handelsſchiffahrt; ob die Wirkung nachhaltig iſt, weiß ich nicht. Große Lorbeeren ſind bei dem Kräfteverhältnis nicht zu erzielen. Wir leben natürlich ſehr eintönig. Abends brennt kein Licht, die Nacht dauert alſo volle 12 Stunden. Die Funkentelegraphie hat bis jetzt alles gemacht, ohne ſie wüßte ich nichts vom Kriege; aber es ſcheint ſo, als ob unſere Funkenſtation Yap in Feindeshand gekommen wäre, denn ſeit dem 12. arbeitet ſie nicht mehr. Vielleicht bekomme ich mal durch ein gutmütiges Schiff was zu hören; ſonſt iſt es nicht zu erwarten. Von Ponape hatte ich Briefe geſchrieben, die vierzehn Tage zurückliegen. Ich empfinde den Krieg, möge er ausgehen wie er will, als eine Entſpannung, die ſchließlich nur günſtig wirken muß; das große Elend, das mit dem Kriege zuſammenhängt und viele hart trifft, ſpielt keine Rolle im Geſchick der Welt. Daß unſer Volk tapfer ſtreiten wird, bezweifelt niemand, daß wir Frankreichs Herr werden könnten, auch ich nicht; anders ſteht es mit Rußland; da weiß ich nicht, wohinaus es geht, und daß Italien ſich drückt, habe ich kaum anders erwartet. Wie es ſich rechtfertigt, das iſt mir allerdings ſchleierhaft. Den beiden Jungs *) geht es ausgezeichnet. Ich habe alle Chineſen ausgeſchifft. Das iſt unangenehm, denn nun müſſen die Burſchen waſchen; Köche habe ich von einem Lloyddampfer bekommen. Sie ſind nicht gerade gut, aber ich denke, in der Verpflegung ſoll man ſich mit der Armee vergleichen; die hat es viel ſchlechter. Wie mag es nun zu Hauſe und in Kurland ausſehen? Es iſt übrigens merkwürdig, wie überaus gleichgültig ich mir für die Welt vorkomme, wenn ich an die Ziele des Krieges denke, und wie wenig mir perſönlich am Leben liegt, wie gerne ich es mit Nutzen für das Vaterland hingäbe. Ich gebe dieſe Zeilen Otto mit, der gerade hier iſt; er wird den Brief über Honolulu mitnehmen...

Majuro-Marſhallinſeln, den 29. Auguſt 1914. ... Auf gut Glück dieſes Lebenszeichen. Heinrich iſt hier bei mir; es geht ihm gut. Otto, in Honolulu, oder auf dem Wege dorthin, hoffe ich in acht Tagen wieder bei mir zu haben.

*) Zwei Söhne des Grafen befanden ſich auf dem Geſchwader, Otto, der älteſte, an Bord der „Nürnberg", Heinrich, der jüngere, an Bord des „Gneiſenau" kommandiert.

Nachdem auch Japan im Kriege, ist es ganz zwecklos, in den ostasiatischen Gewässern zu bleiben, und so ziehe ich von dannen. Aus Sicherheitsgründen gebe ich nicht an, wohin und was die andern machen sollen. Sehr erfreut sind wir über die verhältnismäßig guten Nachrichten vom heimischen Kriegsschauplatz. Das Zurückgehen der Engländer, die nun in ihre dritte Stellung gedrängt sind, hat große Freude ausgelöst, weil man gefühlsmäßig ihnen Niedertracht vorwirft . . . Mir geht es gut; vorläufig waren wir noch immer in eigenem Gebiet. Ich hoffe auf die Zukunft, daß die gerechte Sache siegt . . ."

Am 27. stieß „Cormoran" zum Geschwader. Er brachte zwei Troßdampfer mit. Ehe sie zum Handelskrieg entlassen wurden, besichtigte sie Graf Spee und sagte nach der Musterung: „Feinde haben wir in Menge, und keiner weiß, wie es werden mag; die Hauptsache ist, daß jeder seine Pflicht tut. Wenn wir nicht in die Heimat zurückkehren sollten, so haben wir wenigstens unsere Schuldigkeit gegen das Vaterland getan."

Am 6. September traf „Nürnberg" wieder beim Geschwader ein. Der Kreuzer hatte 38 Kriegsfreiwillige mitgebracht und große Mengen frischen Proviants, so daß alle Schiffe damit versorgt werden konnten. Die amerikanischen Behörden waren sehr wenig entgegenkommend gewesen, und nur mit Mühe hatte der Kommandant, Kapitän zur See v. Schönberg, Kohlen erhalten können. Um so begeisterter war der Empfang seitens der Deutschen gewesen. Gleich den nächsten Morgen erhielt der kleine Kreuzer einen neuen Sonderauftrag: er sollte das Kabel Kanada-Australien und die F. T.-Station auf der Insel Fanning zerstören. Einer der Beamten der Telegraphengesellschaft schrieb darüber: „Die Deutschen sind gekommen und wieder gegangen; und wir sind alle lebendig und wohlauf . . sie kamen den 7.; um 5 Uhr morgens wurde das Nahen eines großen Schiffs gemeldet . . um 6 Uhr sah ich einen großen Dampfer mit drei Schornsteinen herankommen; als er noch wenige hundert Yards entfernt war, wurden Boote heruntergelassen; bewaffnete Männer sprangen an Land, Gewehre wurden auf uns gerichtet und ein Offizier rief: ‚Hände hoch!' Wir kamen gar nicht zur Besinnung, so schnell ging es. In wenigen Minuten waren die Maschinen unbrauchbar gemacht . . dann sah man die Äxte an der Arbeit. In wenigen Minuten waren das Büro für drahtlose Telegraphie und die Batterien eine wüste und wirre Masse. Dann wurde das Maschinenhaus gesprengt. Wir wurden gewarnt, nicht zu nahe zu kommen, damit wir nicht verletzt würden. Die Maschinen wurden dadurch zum Stillstand gebracht, daß man in sie hineinschoß . . dann folgten zwei furchtbare Explosionen, das Haus stürzte ein . . die Küstenenden der Kabel wurden in gleicher Weise behandelt, und damit war es mit dem Kabel überhaupt vorbei . . Ein anderer hübscher kleiner Dampfer durchschnitt das Kabel an mehreren Stellen. Um 8 Uhr kam noch ein Boot und bat um alle vergrabenen Instrumente und Waffen. Wir mußten neun bis zehn Kisten mit

Instrumenten, 20 Gewehre und 20 000 Patronen herausgeben. Nachdem alle Pläne und Papiere der Verwaltung sorgfältig verpackt waren, empfahl sich die Landungsabteilung; das Schiff lichtete die Anker und dampfte westwärts davon. Was auf uns den größten Eindruck machte, war die Schnelligkeit, mit der sich alles abspielte. Uns allen war sehr ungemütlich zumute, aber sie waren sehr freundlich und entsetzlich höflich. Als ein Matrose die Vergrößerungsgläser zerschmetterte, die etwa 40 000 M. gekostet hatten, sagte er entschuldigend: ‚Es tut mir leid, meine Herren, aber es ist nun mal Krieg.‘ “ Am 8. traf „Nürnberg“ wieder beim Geschwader ein.

Über Samoa und den Suwaroff-Atoll ging es dann weiter nach den Gesellschaftsinseln, dem schönsten Fleckchen, das es wohl auf dieser Erde gibt. Korallenriffe schließen die Inseln ein und lassen zwischen sich und dem Strande eine stille Lagune als Ankerplatz frei, für den sie einen natürlichen Hafendamm bilden, der auch beim ärgsten Sturm keinen Seegang aufkommen läßt und damit völlige Sicherheit bietet. Wenn man dort die schönen Menschenkinder, die eine ganz helle Hautfarbe besitzen, in weiße Gewänder gehüllt und stets mit Blumen geschmückt, Flöte blasend oder singend, einen Jüngling mit einem Mädchen Hand in Hand, am Strande dahin wandeln sah, so erinnerte das an eines der Bilder aus der Prellerschen Odyssee. Die Inseln befinden sich seit etwa dreißig Jahren in französischem Besitz, und durch den entsittlichenden Einfluß der neuen Herren ist die ursprünglich gewinnende Bevölkerung leider in bedauerlichster Weise verdorben worden. Weiter dampfte das Geschwader nach den Marquesas-Inseln und füllte am 25. und 26. seine Vorräte aus den Troßdampfern auf. Aus dieser Zeit stammen folgende Briefe, die Graf Spee nach Hause schickte: „Samoa, den 14. September 1914. Die beiden großen Schiffe sind hier zusammen. Wir hofften vor Apia einige englische Kriegsschiffe zu finden, die ich gern bekämpft hätte. Aber das Nest war leer. Vor Apia sah ich nur, daß auf dem Regierungsgebäude die englische Flagge wehte. Da ich gar nicht weiß, wie viel Truppen hier gelandet sind, und es schließlich, wenn ich nicht hier bleibe, auch zwecklos wäre, mich mit denen in einen Kampf einzulassen, weil sie nach meinem Fortgehen doch wiederkommen würden, so habe ich nicht geschossen. Es waren nur ein paar Leute in Khakianzug zu sehen, die man hätte für englische Truppen halten können, sie standen aber zwischen Eingebornen . . Ich weiß gar nicht, wie dieser Krieg zu Ende gehen wird bei der großen Beteiligung. Ich glaube nicht, daß ich in nächster Zeit mit gegnerischen Kriegsschiffen in Berührung kommen werde . . .

Nukahiwa-Marquesas, 1. Oktober. Wir können wohl mit gutem Gewissen allem entgegensehen, was die Zukunft uns bringt; komme es, wie es will; alles verschwindet gegenüber der großen Zeit . . . Nachher machte ich noch einen Abstecher nach Tahiti, in der Hoffnung, dort ein französisches Kriegsschiff zu finden, was nicht zutraf; nur ein — wie es schien — außer

Dienst gesetztes Kanonenboot, das sich nicht wehrte, war da. Ich wurde von Landgeschützen beschossen, was ich nicht erwartet hatte. Ich habe die Stelle beschossen und das Kanonenboot durch Schüsse zum Sinken bringen lassen. Die Stadt wurde teils ein Raub der Flammen. Einiges hatten die Leute offenbar selbst angesteckt, anderes aber entzündete sich an unsern Granaten ... Damit verließ ich die Gegend, kam hierher, wo Ottos Schiff inzwischen die Regierungsgelder genommen hatte — es waren nur etwa 10 000 Franken —. Wir nutzten die Gelegenheit aus, um Proviant aufzufüllen aus einem von der Regierung geschlossenen Lager einer deutschen Handelsgesellschaft. Die Deutschen sind alle gefangen gesetzt und fortgeschafft worden; wohin, weiß ich nicht. Durch F.T.-Telegramme erfuhren wir gelegentlich etwas aus der Welt, so auch, daß ‚Emden' einige feindliche Dampfer im Indischen Ozean gekapert hat, was mich freut ... Den 13. Oktober. Herr der Insel war ein französischer Gendarm, der natürlich tun mußte, was wir wollten. Wir erhielten einige Stücke Vieh und viele Früchte, sehr angenehm zur Abwechslung; Konserven, die brauchbar waren, fanden wir auch ein gut Teil ... Nach einiger Zeit fingen unsere Funkeneinrichtungen an, uns Verbindung mit Lüdecke und Haun *) zu bringen, die schließlich zu einer wirklichen Verbindung hier führte. Über weitere Pläne muß ich natürlich schweigen, doch sieht es hier ganz günstig aus, jedenfalls besser als vorher. An Bord ist alles in guter Ordnung. — Die Funkentelegraphie gab uns bisher einen allgemeinen Überblick über die allgemeine Lage, meistens etwas gefärbt, weil die Nachrichten aus feindlichen Quellen stammen . . ich erhielt Zeitungen bis Ende September, die erkennen lassen, daß unsere Lage keine ungünstige sein kann. Wir glauben auch aus einem verstümmelten Telegramm die Einnahme Antwerpens zu erkennen; das wird eine gute Entlastung für unsere Armee in Frankreich sein.

16. Oktober. Unter sehr schwierigen Umständen nahmen wir Kohlen. Wir haben hier eine Menge Vieh bekommen, d. h. von den Inseln (Osterinseln), so daß wir nun eine ganze Weile frisches Fleisch essen können. Mit Otto war ich heute an Land, strömender Regen; wir besahen uns einige der merkwürdigen Steinbauten. Große behauene Basaltblöcke oder Lavablöcke. Sehr genau und ohne irgendwelche Spalten zu lassen, sind sie ohne Mörtel aufeinander gefügt. Leider war es zu weit, um zu den großen Steinfiguren zu gelangen. Letzte Nacht fingen wir wieder mal Nachrichten auf: Vorrücken gegen Ostende, Dünkirchen, Vorbereitung zu einer großen Schlacht westlich Warschau. Das sind immer Zeichen, daß wir den Krieg außerhalb unserer Landesgrenzen führen. Über die Schlacht bei Tannenberg, oder wo sie in Ostpreußen war, lauten alle Nachrichten auf 90 000 Gefangene und 150 000 Tote. Letztere ungeheure Zahl kann hier niemand verstehen ... Vor einigen

*) Kommandanten von „Dresden" und „Leipzig".

Tagen schwirrten Nachrichten durch die Luft, daß Bulgarien und die Türkei auf unsere Seite getreten seien . . . Die Schiffahrt an der südamerikanischen Küste liegt brach. Von den unterstellten Schiffen hat ‚Emden' im Golf von Bengalen 5 und ‚Leipzig' 2 englische Schiffe, Kauffahrer, aufgebracht und versenkt. Sobald solche Nachrichten kommen, hüten sich natürlicherweise die englischen Dampfer, auszulaufen. Lüdecke hat auch 2 Dampfer versenkt, einen gejagt, der sich aber in neutrale Gewässer flüchten konnte. — Mas a Fuera, 27. Oktober. Ich bin also mit den großen Kreuzern, mit ‚Leipzig', ‚Nürnberg' und ‚Dresden' zusammen. ‚Prinz Eitel Friedrich' kam heute dazu . . . Doch ist die ganze Fahrt mühsam. Nun werden wir uns der Küste Chiles nähern und damit mag eher Positives an uns herantreten. Es befindet sich da offenbar ein englisches Geschwader . . kommt es zum Kampf, so hoffe ich mit Gottvertrauen auf den Sieg. Leicht wird es immerhin nicht sein. — Es ist ein Krieg, wie er unangenehmer für uns gar nicht sein kann. Nur Feinde, und die Neutralen sind alle unter dem Einfluß aller unserer Gegner, vielleicht doch auch gegen uns beeinflußt . . . Die ewige Sorge um Kohlen bei dem gänzlichen Mangel an festen Stützpunkten ist widerwärtig. Läßt sich der Bedarf aber mal nicht mehr decken, dann bin ich aufgeworfen. Nach langer Tropenfahrt sind wir nun in ein sehr kühles Klima gekommen, für die Heizer eine Wohltat." —

„Leipzig" hatte 35 deutsche Schützlinge an Bord, als die Nachricht vom Kriegsausbruch mit Frankreich und Rußland einlief. Der Kreuzer gab dieselben an einen amerikanischen Kreuzer ab und dampfte, begleitet von einem Kohlendampfer, zunächst nach Norden. Es wurde mobil gemacht. An Bord herrschte eine gehobene Stimmung. Auch die Kriegserklärung Englands änderte daran nichts. In San Franzisko wurden Kohlen aufgefüllt, und am 18. die Fahrt nach Süden angetreten. Am 7. September abermalige Ergänzung der Heizmittel in Guyamas. Mit einem Kohlendampfer ging es dann weiter nach Süden. Am 11. wurde der englische Dampfer „Elsinore" (6524), in den folgenden Tagen „Bankfields" (3763) versenkt. Die Zuckerladung dieses Schiffes soll einen Wert von 2 000 000 M. gehabt haben. Am 3. Oktober erfuhr „Leipzig", daß auch „Dresden" in den Stillen Ozean gekommen sei. Am 12. stieß sie zum Geschwader, mit dem sich „Dresden" bereits am vorhergehenden Tage vereinigt hatte.

Während das Kreuzergeschwader bei Mas a Fuera Kohlen auffüllte, erschien überraschend „Prinz Eitel Friedrich", der nach dem Atlantischen Ozean unterwegs war, weil er in seinem bisherigen Jagdrevier Schwierigkeiten in bezug auf Kohlenbeschaffung gehabt hatte. Der Hilfskreuzer und zwei leere Troßdampfer wurden vom Geschwader bis vor Valparaiso geleitet, das außer Sicht von Land in der Nähe blieb, um das Wiederauslaufen des Hilfskreuzers zu decken, ohne die eigne Stellung zu verraten. In der Nacht zum 1. November

funkte „Prinz Eitel Friedrich", daß in dem 170 Seemeilen südlich gelegenen Kohlenhafen von Coronel ein britischer Kreuzer eingelaufen sei, um dort seine Heizvorräte zu ergänzen. Trotz stürmischen Südwindes durfte Graf Spee hoffen, bis 5 Uhr nachmittags vor diesem Hafen zu stehen und machte sich auf den Weg dorthin.

Von der Magelhaenstraße her kam der britische Admiral Cradock mit den Panzerkreuzern „Good Hope" und „Monmouth", dem Kleinen Kreuzer „Glasgow" und dem Hilfskreuzer „Otranto" die Küste von Südamerika herauf. Etwa 200 Seemeilen südlicher folgte das Linienschiff „Canopus". Die Seestreitkräfte, die Cradock bei der Hand hatte — seine Flagge wehte vom „Good Hope" —, waren zahlenmäßig denen des Grafen Spee nicht ganz gewachsen.

Während der Fahrt nach Süden wurden „Nürnberg", „Dresden", und „Titania" wiederholt zur Untersuchung von Kauffahrern abgeordnet und so kam es, daß, als um 4 Uhr 35 Min. nachmittags in westlicher Richtung Rauchwolken gesichtet wurden, sich nur „Leipzig" bei den großen Kreuzern befand. „Dresden" stand einige Meilen zurück, „Nürnberg" war außer Sicht. Bald darauf wurde es möglich, die unter den Rauchwolken gesichteten Schiffe als Kriegsschiffe zu erkennen, und zwar als den Panzerkreuzer „Monmouth", den geschützten Kreuzer „Glasgow" und einen Hilfskreuzer; letzteres war die „Otranto".

Diese britischen Schiffe steuerten südlich, und um 5 Uhr 30 Min. stieß „Good Hope" zu ihnen und setzte sich an die Spitze der von ihnen gebildeten Kiellinie.

Cradock dürfte über die Bewegungen der deutschen Schiffe unterrichtet gewesen sein, denn er hatte auf chilenischem Boden eine F. T.-Landstation eingerichtet, die ihm alles Wissenswerte übermittelte. Er wäre also sehr wohl in der Lage gewesen, einem Gefecht mit dem Kreuzergeschwader auszuweichen, wenn er das gewollt hätte. Er brauchte dazu nur seinen Kurs so dicht unter die neutrale Küste zu legen, daß er in das chilenische Hoheitsgebiet ausweichen konnte. Wenn er das verschmähte und nichts tat, um einen Zusammenstoß mit dem Geschwader des Grafen Spee solange aus dem Wege zu gehen, bis er die Verbindung mit „Canopus" hergestellt hatte, so geschah das wohl, weil er sich den Deutschen trotz zahlenmäßiger Unterlegenheit gewachsen glaubte. Jeder Brite ist ja davon überzeugt, daß kein Seemann eines andern Landes den seinen gleichkommt, und die Geschichte der britischen Flotte bietet Beispiele in Fülle, in denen britische Geschwader sich nicht gescheut haben, solche von wesentlich größerer Überlegenheit anzugreifen. In diesem Falle handelte es sich nicht einmal um eine solche, wie nachstehende Zusammenstellung erkennen läßt. (Siehe S. 153).

Die artilleristische Kraft auf deutscher Seite verhielt sich, wie aus der

Deutsche Schiffe

Name	Größe in Tonnen	Geschwindigkeit in Knoten	Panzer: Wasserlinie mm	Panzer: Deck mm	Panzer: schwere Artillerie mm	Panzer: mittlere Artillerie mm	Bewaffnung	Davon ins Gefecht gebracht	Breitseitgewicht kg
Scharnhorst	11 600	23,8	150	55/35	170	150	8 St. 21-, 6 St. 15-, 18 St. 8,8 cm-SK	6 St. 21-, 3 St. 15 cm-SK	888
Gneisenau	11 600	22,5	150	55/35	170	150	8 „ 21-, 6 „ 15-, 18 „ 8,8 „ - „	6 „ 21-, 3 „ 15 „ - „	888
Dresden	3 650	24,5	—	50/20	—	—	10 „ 10,2 cm-SK	5 „ 10,2 cm-SK	80
Leipzig	3 250	23,0	—	50/20	—	—	10 „ 10,2 „ - „	5 „ 10,2 „ - „	80
								zusammen:	1936

Britische Schiffe

Good Hope	14 500	23,8	152	63/24	152	127	2 St. 23,4-, 16 St. 15,2-, 12 St. 7,6-, 3 St. 4,7 cm-SK	2 St. 23,4-, 8 St. 15,2 cm-SK	707
Monmouth	9 950	23,9	102	51/20	—	127	14 St. 15,2-, 8 St. 7,6-, 3 St. 4,7 cm-SK	9 „ 15,2 cm-SK	407
Glasgow	4 900	26,3	—	51/26	—	—	2 „ 15,2-, 10 „ 10,2-, 4 „ 4,7 „ - „	2 „ 15,2-, 5 St. 10,2 cm-SK	161
Otranto	?	21	—	—	—	—	8 „ 15,2 cm-SK (?)	6 „ 15,2 cm-SK	272
								zusammen:	1547

Tafel ersichtlich ist, zu der auf britischer wie 19: 15. Aber auch vom rein strategischen Standpunkt aus betrachtet, ist das Verhalten des britischen Geschwaderchefs durchaus verständlich; er hatte die Aufgabe, in erster Linie den englischen Seehandel zu schützen. Gelang es ihm, die diesen bedrohenden Deutschen zur Schlacht zu zwingen, so war er zu der Annahme berechtigt, daß sie selbst, wenn er — Cradock — geschlagen wurde, diesen Sieg mit Beschädigungen zu bezahlen haben würden, der sie zur Fortsetzung des Kreuzerkriegs unfähig machte, sie zwang, einen neutralen Hafen anzulaufen, um dort auszubessern. Cradock durfte es der britischen Staatskunst ruhig überlassen, dafür zu sorgen, daß die deutschen Schiffe aus diesen nicht wieder hinausgelassen werden würden. Aber ebensogut konnte ihm auch die Siegesgöttin lächeln, und dann wäre er mit einem Schlage zur volkstümlichsten Person im Vereinigten Königreich geworden.

Die in den Toppen der britischen Kreuzer flatternden Gefechtsflaggen verkündeten, daß Cradock zu schlagen beabsichtige, und auch die deutschen Schiffe hatten sich mit ihnen wie zu einem hohen Festtage geschmückt. Graf Spee hatte seinen Kurs so gewählt, daß er seine Schiffe zwischen Land und die feindlichen Schiffe führte, mit der Absicht, ein Entkommen britischer Schiffe in neutrales Hoheitsgebiet zu verhindern. Die untergehende Sonne sah beide auf südlichem Kurse liegenden Linien sich allmählich nähern. Der von dem stürmischen Südwinde aufgewühlte Seegang war schwer. Mit 20 Kn. jagten die heftig rollenden Panzerkreuzer in ihn hinein. Tief wühlten sich deren Vorschiff in die anrollenden Wogen. Bis über die Kommandostände fort fegten die überbrechenden Seen und auf den noch weit stärker arbeitenden kleinen Kreuzern spritzte der Gischt von vorn bis aufs Hinterschiff. Gegen das Abendrot hoben sich die Schattenrisse der britischen Kreuzer scharf ab; hinter den deutschen lagen dichtgeballte graue Regenwolken. Das schnellere deutsche Flaggschiff verlangsamte seine Fahrt, um seine Hintermänner aufkommen zu lassen. Die See lief um diese Zeit so hoch, daß man von den auf dem Mitteldeck stehenden deutschen 15 cm-SK das Heck der britischen Schiffe überhaupt nicht, deren Bug nur zeitweise sehen konnte. Um 6 Uhr 7 Min. nachmittags standen beide Linien noch 13,5 km voneinander ab. Nachdem die Hinterleute des „Scharnhorst" aufgeschlossen hatten und der Abstand vom Feinde noch 12,4 km betrug, wendete Spee um einen Strich auf die feindliche Linie zu. Um 6 Uhr 34 Min. erdröhnte der erste Schuß der „Scharnhorst"; die andern Schiffe fielen ein. Schnell hatten sich die deutschen Geschütze eingeschossen, und bereits nach 5 Minuten konnte der erste Einschlag auf der „Good Hope" beobachtet werden. Um diese Zeit ließ Spee zur Kiellinie zurückwenden. Erst jetzt blitzte es auch drüben auf. Im Laufe der nächsten Viertelstunde kamen beide Linien bis auf 6 km aneinander heran. Näher wollte Spee mit Rücksicht auf die Torpedoschußweite nicht gehen und zog die Spitze des Geschwaders deshalb sogar ein

wenig vom Feinde ab. Dessen Feuergeschwindigkeit hatte damals bereits abgenommen, während immer neue Treffer in die britischen Schiffe schlugen. Es war deutlich zu sehen, daß die Decke des vordern Doppelturms auf der „Monmouth" sich abgehoben hatte und in seinem Innern ein starker Brand raste. „Scharnhorst" hatte bis dahin 35 seiner 21 cm-Granaten in seinen Gegner, die „Good Hope", gebracht. „Gneisenau" beschoß „Monmouth"; den kleinen Kreuzern waren „Glasgow" und „Otranto" zugeteilt. Sobald letztere einen Treffer erhalten hatte, brach sie aus der Linie und verschwand in südwestlicher Richtung. Als die Gefechtsentfernung noch weiter sank, nahm Spee an, daß der Gegner auf Torpedoschuß manövriere und hielt weiter ab. Inzwischen war die Nacht hereingebrochen. Zunächst waren die auf „Good Hope" wütenden Brände als Meßpunkte benutzt worden; aber bald wurden Messungen, Abkommen und Beobachtungen so ungenau, daß der Geschwaderchef um 7 Uhr 26 Min. das Feuer einstellen ließ, nachdem drei Minuten vorher noch zwischen den Schornsteinen der „Good Hope" eine gewaltige Detonation eingetreten war. Alles glaubte, das Schiff sei in die Luft geflogen; als aber der Rauch sich verzogen hatte, schwamm es noch. Bald darauf hatte die volle Dunkelheit es mit ihrem dichten Schleier verhüllt. Nach der großen Explosion ist kein Schuß mehr von dem britischen Flaggschiff gefallen. „Monmouth" hatte sein Feuer bereits um 7 Uhr 20 Min. eingestellt; man konnte nichts mehr von ihm sehen, da es der Besatzung gelungen war, der auf ihm lodernden Brände Herr zu werden.

Um 7½ Uhr setzte Spee die kleinen Kreuzer zur Verfolgung und zum Torpedoangriff auf die feindlichen Schiffe an. Keiner der beiden beim Geschwader befindlichen hat etwas von „Good Hope" entdecken können. Das Schiff muß damals bereits gesunken gewesen sein. Dagegen traf „Nürnberg" noch auf den Feind. Der kleine Kreuzer war mit höchster Fahrt auf den Kanonendonner zugefahren, sichtete voraus mehrere Rauchwolken, und aus diesem löste sich der Schatten eines Schiffs mit drei Schornsteinen, das man zuerst für die „Dresden" hielt. Erst als es angeleuchtet wurde, entdeckte man, daß man es mit der stark nach Backbord krängenden „Monmouth" zu tun habe. Dieser Kreuzer hatte sich, begleitet von „Glasgow", von den Deutschen unbemerkt hinter ihnen herum gezogen und Kurs nach dem Lande hin eingeschlagen. „Nürnberg" lag links neben dem Briten und eröffnete gegen ihn Feuer, „Monmouth" antwortete nicht. Darauf ließ „Nürnberg" seine Geschütze schweigen, um ihm Zeit zum Streichen der Flagge zu geben. Das geschah nicht, vielmehr drehte der Panzerkreuzer auf den Deutschen zu, als beabsichtige er einen Rammangriff. Letzterer nahm darauf das Feuer wieder auf. Dasselbe war bei der geringen Entfernung, welche beide trennte, sehr wirksam; fortwährend sah man die Granaten auf dem Deck der „Monmouth" krepieren. Kurz darauf kenterte der Panzerkreuzer. An ein Aussetzen von Booten war bei der wilden See

nicht zu denken, und das um so weniger, weil man dieselben vor dem Gefecht mit Wasser gefüllt hatte, um sie gegen Feuersgefahr zu schützen. Schließlich näherte sich gerade eine vielleicht von einem feindlichen Schiff herrührende Rauchsäule. In der Tat hat es sich offenbar um „Glasgow" gehandelt, die um 9 Uhr 20 Min. noch 75 Geschoßblitze gesehen hat, die von dem Endangriff der „Nürnberg" gegen die „Monmouth" herrührten.

„Glasgow" war im Laufe des vorhergegangenen Gefechts mehrfach getroffen worden, und entzog sich nunmehr dank ihrer großen Geschwindigkeit und der herrschenden Dunkelheit erfolgreich ihren Verfolgern. Sie hat am nächsten Morgen „Canopus" getroffen, ist mit diesem nach Port Stanley-Falklandsinseln gefahren, und hat sich an den Verteidigungsmaßnahmen beteiligt, die der Kommandant des Linienschiffs in der Annahme anordnete, daß die Deutschen der „Glasgow" auf dem Fuße folgen würden. Es wurde eine Minensperre in der Haseneinfahrt ausgelegt, Geschütze gelandet und in Stellung gebracht, die Bevölkerung in die Berge geschickt, die Vernichtung aller Vorräte vorbereitet. Dann setzte „Glasgow" ihre Fahrt fort, um ihre Schäden in Rio de Janeiro auszubessern, wo die Werft der Republik sich eine Ehre daraus machte, einem britischen Kriegsschiff zu Diensten sein zu dürfen. Ein deutscher Kreuzer hätte wahrscheinlich dort vergebens angeklopft.

Die Wirkung des feindlichen Feuers auf die deutschen Schiffe war ganz unbedeutend. Die blutigen Verluste beschränkten sich auf zwei Verwundete an Bord des „Gneisenau". Auf letzterer hatte ein Treffer den hintern Turm verkeilt. Innerhalb von 45 Sekunden war der Schaden behoben. Ein nach unten schlagender Splitter desselben Geschosses hatte in der Achterbatterie gezündet. Der Brand wurde innerhalb weniger Minuten gelöscht. Eine Granate war vorn oberhalb des Gürtelpanzers eingedrungen und war in der Kleiderkammer krepiert. Des hier entstehenden Feuers wurde man ebenfalls innerhalb kürzester Zeit Herr. Ein Treffer hatte das Fockstag durchschlagen und den Fahrtball heruntergerissen. Ein Splitter des Geschosses verletzte den Steuermann leicht an der Hand und tötete einen Papagei und einen Kanarienvogel. „Scharnhorst" erhielt einen Schuß durch den vierten Schornstein, und im vordern Hellegat blieb ein oberhalb des Panzergürtels eingedrungenes Geschoß liegen, ohne auseinander zu fliegen. Die kleinen Kreuzer wurden überhaupt nicht getroffen.

Alle Briefe, die von den Leuten der Besatzungen nach Hause gesandt worden sind, geben dem Bedauern darüber Ausdruck, daß es nicht möglich gewesen sei, die Leute der vernichteten britischen Panzerkreuzer zu retten, und die erste Frage, die Spee an den Kommandanten der „Nürnberg" richtete, betraf das Schicksal der Besatzung der „Monmouth". Spee führte die beiden großen Kreuzer und „Nürnberg" für vierundzwanzig Stunden nach Val-

paraiſo. In einem Briefe, den er von dort aus an ſeine Frau richtete, heißt es u. a.: „Auf ‚Good Hope‘ und ‚Monmouth‘ brachen viele Brände aus, auf erſterem fand eine ungeheure Exploſion ſtatt, die ſich gegen den dunkeln Abendhimmel wie ein Brillantfeuerwerk darſtellte, weißglühend mit grünen leuchtenden Sternen lohte es dabei über Schornſteinhöhe hinauf. Ich glaubte, das Schiff würde dabei untergehen, doch ſchwamm es weiter, und der Kampf ging ununterbrochen fort. Die Dunkelheit brach herein, die Entfernung hatte ich zuerſt verringert bis auf 4500 m, dann drehte ich ſo weit ab, daß ſie langſam wieder zunahm ... Leider verbot die ſchwere See die Rettungsarbeiten neben dem Umſtande, daß ‚Nürnberg‘ glaubte, ‚Good Hope‘ in der Nähe zu ſehen, was eine Täuſchung war ... ‚Glasgow‘ war kaum zu ſehen; ſie ſoll auch einige Treffer bekommen haben. So haben wir auf der ganzen Seite geſiegt, und ich danke Gott dafür ... Du kannſt Dir kaum vorſtellen, welche Freude überall bei uns herrſcht; ſo haben wir doch wenigſtens etwas zum Ruhme unſerer Waffen beitragen können, wenn es auch für das Ganze, und bei der ungeheuren Zahl der engliſchen Schiffe wenig bedeuten mag.“ Zu einem früheren Marinearzt ſagte Spee in Valparaiſo: „Ich habe ſo eine Ahnung, daß ich eines Tages dasſelbe Schickſal haben werde, was ich den Engländern bereitet habe. Sie müſſen nicht vergeſſen, daß ich ganz heimatlos bin. Nach Deutſchland kann ich nicht, irgendeinen ſichern Hafen ſonſt auf der Welt beſitzen wir nicht; ich muß mich ſo durch die Weltmeere ſchlagen und ſo viel Unfug anrichten, wie ich kann, bis uns an Bord die Munition ausgeht oder bis mich ein an Machtmitteln weit überlegener Feind zu packen kriegt. Aber es ſoll die Kerle ſchwere Opfer koſten, ehe ſie mich unterkriegen.“

Von den im Hafen liegenden Schiffen meldeten ſich zahlreiche Deutſche als Kriegsfreiwillige; 127, meiſt Maſchinenperſonal, wurden eingeſtellt. Dann gingen die Schiffe nach Mas a Fuera, und „Dresden“ ſowie „Leipzig“ wurden für einen Tag nach Valparaiſo beurlaubt. Dieſe waren inzwiſchen nicht müßig geweſen. „Leipzig“ hatte den franzöſiſchen Viermaſter „Valentine“, „Titania“, den norwegiſchen Segler „Helicon“, ein mit Bannware beladenes Schiff, aufgebracht. Die Kohlen aus dieſen Schiffen wanderten in die Bunker der Kreuzer oder in die Laderäume der Begleitdampfer. Mit einem anſehnlichen Troß trat das Geſchwader den Marſch nach Süden an. „Dresden“ brachte den mit Material für die britiſchen Kriegsſchiffe beladenen engliſchen Dampfer „North Wales“ auf. In der Bucht von St. Quentin in Südchile wurden aus den Begleitdampfern Vorräte ergänzt, die Munitionsbeſtände ausgeglichen. Hier ging eine Depeſche des Kaiſers ein, durch die dem Geſchwader als Zeichen des Dankes 300 Eiſerne Kreuze verliehen wurden. Nur Graf Spee erhielt die erſte Klaſſe.

Dieſer hatte ſich entſchloſſen, das Geſchwader in die Heimat zu führen. Am 26. ging dasſelbe wieder in See. Drei Troßdampfer mit 17 000 T.

Kohlen begleiteten es. Am 1. Dezember wurde Kap Horn passiert, wo — leider — das englische Schiff „Drummier" aufgebracht wurde. Leider, weil durch die Umladung von dessen Kohlen in die Schiffe, die im Picton Sound vorgenommen wurde, ein Aufenthalt von vier Tagen entstand, der sich als verhängnisvoll erweisen sollte. Der Transporter wurde alsdann versenkt.

Am 6. teilte Graf Spee den Kommandanten mit, daß er einen Handstreich auf Port Stanley beabsichtige; wäre er von Kap Horn direkt nach Norden gefahren, wären durch die Aufbringung des „Drummier" nicht vier Tage verloren gegangen, so hätten die Geschicke des Geschwaders vielleicht eine andere Wendung genommen. Spee wollte Gefechte vermeiden; denn die Munitionsvorräte des Geschwaders waren durch die vorhergegangenen Gefechte auf ungefähr die Hälfte zusammengeschmolzen; und äußerste Sparsamkeit war geboten. Wir wissen jetzt, daß der beabsichtigte Handstreich auf Port Stanley zum Scheitern verurteilt gewesen wäre, möglicherweise allerdings den Verlust des „Canopus" herbeigeführt hätte, der zum Schutze der Kolonie dort zurückgeblieben war. Ein mächtiges britisches Geschwader war unterwegs, um die Niederlage von Santa Maria zu rächen. Wäre „Drummier" nicht gesichtet worden, so wäre das Kreuzergeschwader nicht am 8., sondern am 4. vor Port Stanley eingetroffen; und erst am 7. ist das hinausgesandte britische mit erschöpften Kohlenvorräten dort eingelaufen. Es setzte sich aus den Schlachtkreuzern „Invincible", „Inflexible", den Panzerkreuzern „Defence", „Carnarvon", „Kent" und „Cornwall", den Kleinen Kreuzern „Glasgow" und „Bristol" sowie mehreren Hilfskreuzern und Troßdampfern zusammen. Es stand unter dem Befehl eines der Lords der britischen Admiralität, des Admirals Sturdee. Das Breitseitgewicht dieser Schiffe betrug 10 083 kg, das des Kreuzergeschwaders 2016 und war damit dem letzteren artilleristisch um das Fünffache überlegen.

Sturdee war der Meinung, daß die Deutschen noch im Stillen Ozean seien; denn „Prinz Eitel Friedrich" hatte dort fleißigen Gebrauch von seinen F. T.-Apparaten gemacht und dadurch diesen Glauben erweckt. Die britischen Schiffe waren beim Kohlennehmen, als am 8. morgens die von Spee als Aufklärer vorangeschickten „Gneisenau" und „Nürnberg" vor der Einfahrt erschienen.

Die Schlacht bei den Falklandsinseln

„Gneisenau" meldete, daß in Port Stanley ein feindliches Geschwader liege, in dem sich, soweit erkennbar, vier schwere Schiffe befänden. Das traf zu, es handelte sich um das Linienschiff „Canopus", die beiden Schlachtkreuzer und „Defence". Spee befahl, ein Gefecht zu vermeiden und Kurs Ost aufzunehmen. Die Troßschiffe und den inzwischen zum Geschwader gestoßenen Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" schickte er zurück, um freier manövrieren

zu können. „Canopus" hatte um 9 Uhr vormittags über die niedrige Landzunge fort, hinter der er ankerte, das Feuer gegen „Gneisenau" eröffnet, das deutscherseits als von schweren Kalibern herrührend erkannt wurde. Es wurde eingestellt, als „Gneisenau" abdrehte.

Um 10 Uhr 30 Min. war das Kreuzergeschwader versammelt und lief mit 20 Kn. nach Osten. Die britischen Schiffe hatten das Kohlen abgebrochen und gingen in See, als erstes der Panzerkreuzer „Kent".*) Um 11 Uhr konnte deutscherseits „Invincible" und „Inflexible" festgestellt werden, zwei Schiffe, ähnlich der „Australia", fast 5 Kn. schneller als die deutschen Panzerkreuzer, artilleristisch und in bezug auf Panzerschutz ihnen weit überlegen. Es wurde bereits beim Vergleich der deutschen und britischen Seestreitkräfte im westlichen Stillen Ozean darauf hingewiesen, daß es sichere Vernichtung für erstere bedeutet hätte, wenn es der „Australia" gelungen wäre, mit den deutschen Schiffen in Fühlung zu gelangen. Hier waren nun zwei noch schnellere Australias, und damit das Schicksal des Kreuzergeschwaders besiegelt.

Das Wetter war klar und still, kein Seegang. Keine Hoffnung, durch die bei Seegang möglichen Unterwassertreffer das Geschick zu wenden. Nur durch eins wäre vielleicht ermöglicht worden, zu erreichen, daß die Briten die sowieso sichere Vernichtung des Kreuzergeschwaders mit schwereren Opfern hätten bezahlen müssen; das wäre gewesen, wenn Graf Spee mit den beiden großen Kreuzern direkt in den Hafen gelaufen und die britischen Schiffe dadurch zum Nahkampf gezwungen, die Ausnutzung ihrer überlegenen Geschwindigkeit damit verhindert hätte. Im Nahkampf konnten auch die deutschen Torpedos ein Wörtchen mitreden, deren Bedeutung beim Kampf auf freiem Wasser von den so viel schnelleren britischen Schlachtkreuzern mit Leichtigkeit auszuschalten war. Möglicherweise gewannen damit auch die kleinen Kreuzer und der Troß einen größeren Vorsprung. Daß das deutsche Geschwader als solches unter allen Umständen verloren war, konnte nicht bezweifelt werden. Es fragte sich nur, wie teuer es sein Dasein zu verkaufen imstande sein werde. Auf offener See aber war es billiger zu haben.

Um 12 Uhr 30 Min. eröffneten die Schlachtkreuzer das Feuer gegen das Schlußschiff der deutschen Linie, die mit 22 Kn. östlich dampfte. Dieses Schiff war „Leipzig". Als die Aufschläge der Salven näher kamen, erhielten dieser und die andern beiden kleinen Kreuzer Befehl, sich aus dem Staube zu machen; Graf Spee werde versuchen, ihren Rückzug zu decken. Admiral Sturdee kam dadurch nicht in Verlegenheit, er hatte eine so große Anzahl von Schiffen zur Verfügung, daß er sowohl gegen die Panzerkreuzer wie gegen die kleinen Kreuzer und Troßdampfer weit überlegene Kräfte anzusetzen in der Lage war.

*) „Kent" und „Glasgow" scheinen vor dem Hafen auf Vorposten gelegen zu haben.

Wieder wehten in den Toppen der deutschen Kreuzer die Gefechtsflaggen; aber diesmal stand kein Sieg in Aussicht, sondern nur sicheres Verderben; und das einzige, was als Ziel vorschweben konnte, war ein ruhmvolles Ende. Und zu einem solchen haben die braven blauen Jungen des deutschen Grafen den Kampf gestaltet.

„Invincible" und „Inflexible" konnten infolge ihres Fahrtüberschusses die Gefechtsentfernung bestimmen. Sturdee hielt sich zunächst in einer solchen von 14 km. Er schaltete damit nicht nur die deutsche Mittelartillerie aus, sondern auch die 21 cm-Kasemattgeschütze, die so weit nicht schießen konnten. So fochten auf deutscher Seite vier 21 cm-Doppeltürme gegen acht britische, in denen sechzehn 30,5 cm standen. In Geschoßgewicht ausgedrückt ist das 1000 gegen 6168 kg oder was dasselbe besagen will: die britischen Schiffe wurden damit den deutschen, ganz abgesehen von Panzerschutz und weit größerer Geschwindigkeit, artilleristisch um mehr als das Sechsfache überlegen. „Ein Schlachten war's, nicht eine Schlacht zu nennen."

Eingeschossen hatten sich beide deutsche Panzerkreuzer sehr schnell. Von „Dresden" aus wurde noch beobachtet, daß ein Geschoß des „Scharnhorst" hinter der Kommandobrücke der „Invincible" einschlug. Aber nach kurzer Zeit begannen auch die deutschen Schiffe zu leiden. Auf den Verbandplätzen findet das Pflegepersonal bereits viel zu tun und auch der Leckſicherungsdienst muß in Tätigkeit treten. Nach einiger Zeit gelingt es Spee, die Entfernung auf 11 km zu verringern, so daß, leider nur für kurze Zeit, die Kasemattgeschütze in Tätigkeit treten konnten. Alle Salven liegen gut, aber durch Gefechtsstörungen fallen bereits zeitweise einzelne Geschütze aus. Vorsichtig zieht Sturdee seine Schiffe auf 15 km zurück.

Die Lüftungsmaschinen saugen die durch auseinander geflogene Granaten vergiftete Luft aus den geschlossenen Räumen und pressen frische in sie hinein. Im Kommandoturm steuert ein Unteroffizier das Schiff; von hier aus leitet der A. O. (Artillerieoffizier) die ihm anvertraute Waffe. Der T. O. (Torpedooffizier), dessen Gefechtsstation ebenfalls im Kommandostande ist, hat leider nichts zu tun. Unter voller Ausnutzung ihrer Geschwindigkeit holen die britischen Schlachtkreuzer in weitem Bogen aus, um eine Stellung zu gewinnen, in der sie den Windvorteil haben. Es wehte leicht aus Nordwest. Dadurch entsteht eine Gefechtspause, die deutscherseits bestens ausgenutzt wird. „Gneisenau" hat, abgesehen von Splittern durch Kurzschüsse zwei Volltreffer erhalten. Das Hinterschiff war in Brand geraten, so daß die 8,8 cm-Munitionskammer hatte geflutet werden müssen. Alle Geschütze, die Maschinenanlagen und die Rudereinrichtungen waren aber noch voll gebrauchsfähig, die blutigen Verluste noch nicht allzu schwer.

Um 2 Uhr 20 Min. erneuerte der Brite das Gefecht. Der Panzerkreuzer „Carnarvon" hatte die Verfolgung der deutschen kleinen Kreuzer auf-

gegeben, weil er sie nicht einzuholen vermochte, und schloß sich nun den Schlachtkreuzern an. Links rückwärts von den deutschen Panzerkreuzern hatte er seine Stellung gewählt. Die in die letzteren einschlagenden Treffer mehrten sich. Auf dem „Scharnhorst" wurde die Rudereinrichtung beschädigt. Sein Hinterschiff brennt, der dritte Schornstein ist über Bord geschossen, so daß der aus dem Stumpf strömende Kohlenqualm und Schwefeldämpfe das Oberdeck verpesten. Um 3 Uhr 15 Min. macht Sturdee kehrt; Spee folgt seinem Beispiel. Der britische Admiral hat beobachten können, wie schwer die deutschen Panzerkreuzer bereits gelitten haben, und glaubt, anfragen zu dürfen, ob sie nicht die Flagge streichen möchten. Er wird keiner Antwort gewürdigt. Eine halbe Stunde später dreht „Scharnhorst" auf die Briten zu, und winkt an „Gneisenau": „Mache Torpedoangriff; suchen Sie davon zu kommen." Das Ende ist also da! Der Bug des Flaggschiffs liegt tief im Wasser, die Schrauben schlagen halb in der Luft herum. Alle Masten und Schornsteine sind über Bord, die Aufbauten Trümmerhaufen. Mit dem Rauch mischt sich weißer Dampf; es müssen also auch Dampfleitungen zerschossen oder Kessel beschädigt sein. Langsam beginnt das Schiff sich nach Backbord wegzulegen. Die Reste der Besatzung haben sich an Deck gesammelt und, wie immer in höchster Todesnot, so ertönt auch hier das alte Lied von der deutschen Flagge schwarz-weißrot. Dann drei Hurras; wie den letzten Halt verlierend, fällt das Flaggschiff auf die Seite. Um 4 Uhr ist es gekentert und 1000 m hinter „Gneisenau" gesunken. Die Überlebenden treiben im eisigen Wasser. „Carnarvon" rührt keine Hand, um sie zu bergen. Bald haben die Helden ausgelitten.

„Gneisenau" ist ebenfalls schwer beschädigt. Mit nur noch 16 Kn. schiebt er sich durch das leicht gekräuselte Wasser. Die Schwimmfähigkeit ist noch nicht gefährdet, seine Artillerie aber wird mehr und mehr niedergekämpft. Um 4 Uhr 50 Min. läuft „Inflexible" mit hoher Fahrt auf seine andere Seite. So ins Kreuzfeuer genommen, leidet das Schiff sehr. Der Kommandoturm ist über Bord geschossen. Ein Geschütz im vordern Turm gibt noch einen Schuß ab, worauf der Feind, der das Feuer eben eingestellt hatte, dasselbe mit Heftigkeit wieder aufnimmt. Nun wird auch der vordere Turm außer Gefecht gesetzt. Eine Aufforderung zum Streichen der Flagge lehnt Kapitän Maerker ab. Um 5 Uhr 10 Min. versagen die Lenzmittel; die Maschinen haben keinen Dampf mehr. Das Schiff ist rasiert. Von den Geschützbedienungen lebt kaum noch jemand. Die Aufbauten sind nur noch ein wüstes Gewirr von verbogenen Schienen und Splittern. Achtundvierzig im Hauptverbandplatz liegende Schwerverwundete erlöst ein einschlagendes Geschoß gleichzeitig von allen ihren Leiden. Die Ventile werden aufgedreht, die Torpedoausstoßrohre geöffnet, der Schiffsboden wird mit Sprengpatronen leck geschlagen; jetzt *soll* das Schiff sinken! Und dann das Ende. Genau wie drüben auf dem „Scharnhorst", wie auf allen untergehenden deutschen Kriegsschiffen, Flaggenlied,

drei Hurras! Während das Schiff kentert, läuft der dazu noch fähige Teil der Besatzung über die Schiffsseite ins Wasser. Der Kommandant aber bleibt auf seinem Kreuzer. Jetzt erst lassen die Briten Boote zu Wasser; 17 Offiziere, 8 Deckoffiziere, 31 Unteroffiziere, 132 Mannschaften werden in völlig verklammtem Zustande aus dem Wasser geholt.

Was die Deutschen bei Santa Maria-Coronel in dreiviertel Stunden einem um ein Viertel schwächeren Feinde gegenüber bei Sturm, hohem Seegange und schlechter Beleuchtung erreicht hatten, dazu haben die Briten vier oder fünf eine halbe Stunde gebraucht, um einen Gegner niederzukämpfen, dem sie um das Sechsfache überlegen waren; und das bei klarem Wetter und bei einer See, die still wie ein Karpfenteich war. „Invincible" hatte 20 Treffer erhalten, „Inflexible" wenig gelitten, „Carnarvon" war überhaupt nicht beschossen worden.

„Nürnberg" wurde von „Kent" verfolgt. In der Kielrichtung konnte der deutsche Kreuzer 4 St. 10,5 cm-SK mit 64 kg Geschoßgewicht ins Gefecht bringen, „Kent" 6 St. 15,2 cm-SK mit 272. Rechts von ihnen lag „Cornwall" hinter „Dresden"; das Stärkeverhältnis war genau das gleiche. „Cornwall" hatte ganz zu Anfang des Gefechts von „Scharnhorst" einen Unterwassertreffer erhalten, der sie zwang, zurückzubleiben. Die ebenfalls hier befindliche „Carnarvon" gab das Rennen auf, weil sie gegen „Dresden" nicht aufkommen konnte. Damit wurde letzterer frei und suchte „Glasgow" von dem langsameren „Leipzig" abzuziehen. Das gelang ihm auch, aber nur für kurze Zeit. Als „Glasgow" merkte, daß sie sich dem „Dresden" nicht zu nähern imstande war, wendete sie sich wieder dem „Leipzig" zu. „Dresden" ist seinen Verfolgern dann in einer Regenböe aus Sicht gekommen.

Zwischen „Leipzig" und „Glasgow" kam es nunmehr zum Gefecht, in dem auf deutscher Seite 4 St. 10,5- mit 64 zuerst gegen 1 St. 15,2- und 2 St. 10,2 cm mit 73 kg fochten. Bald aber wurde der Brite von „Cornwall" unterstützt, die 6 St. 15,2 cm mit 271,8 kg ins Gefecht brachte. Damit erhöhte sich die feindliche Übermacht auf das Fünffache; und sie wuchs auf das Zehnfache, nachdem sich noch „Kent" zu dieser Gruppe gesellt hatte. „Leipzig" erhielt nun mehrere Unterwassertreffer; der hintere Heizraum lief voll. Damit fiel seine Geschwindigkeit auf 17 Kn. Von 6 Uhr 15 Min. an verfeuerte der kleine Kreuzer seine letzten 200 Geschosse. „Cornwall" wurde mehrfach getroffen. Um 7 Uhr 10 Min. schoß „Leipzig" drei Torpedos auf seine Verfolger ab, die vorbeigingen. Die blutigen Verluste waren sehr schwer. Um 7 Uhr 30 Min. nahte das Ende. Der Kommandant ließ alles zur Sprengung des Schiffs vorbereiten und brachte drei Hurras auf den Kaiser aus. Alle Schornsteine und der Großmast waren damals über Bord geschossen. Und über das, was nun folgte, mag dem ritterlichen Kommandanten der „Glasgow" das Wort gegeben sein, der in Montevideo dem Berichterstatter

des „San Francisco Examiner" folgendes erzählte: „‚Leipzig' stand nach seinen letzten Schüssen in Flammen; der Kommandant ließ die Besatzung mit Rettungsgürteln an Deck kommen . . sie standen dicht gedrängt, der Kommandant in ihrer Mitte sprach ihnen mit heiterer Miene zu und verteilte Zigaretten unter sie, die sein Bursche herbeigebracht hatte. ‚Glasgow' mähte sie zu 50 und 60 nieder und verstreute ihre Gebeine weit und breit." Die doch wahrlich nicht weichherzigen Geschützbedienungen des britischen Kreuzers weigerten sich schließlich „weiter zu morden". Um 9 Uhr 10 Min. ist das Schiff gesunken. Der Kommandant, Fregattenkapitän Haun, ist geblieben, 4 Offiziere, 4 Deckoffiziere, 3 Unteroffiziere, 7 Mann haben die Boote von „Glasgow" und „Cornwall" aus dem Wasser geholt. Letzterer war zweiundzwanzigmal, ersterer sechsmal getroffen worden.

„Nürnberg" erlag seinen Verfolgern um 7 Uhr 17 Min.; 2 Offiziere, 2 Deckoffiziere, 2 Unteroffiziere, 6 Mann wurden geborgen. Die letzte verwendungsfähig gebliebene Kanone wurde schließlich — nach englischen Beobachtungen — von einem Arzt und zwei Matrosen bedient. Als alle Flaggen weggeschossen waren, hielt ein Signalgast am Heck eine Bootsflagge in die Höhe. Nachdem die Munition verschossen war, ließ Kapitän v. Schönberg die Überlebenden an Deck kommen, dankte ihnen für ihr Verhalten und schloß mit den üblichen drei Hurras auf den Kaiser. Dann ist er in den Kommandoturm gegangen, und hat ihn nicht mehr verlassen.

Es muß einer späteren Zeit vorbehalten werden, die Art ihrer ganzen Bedeutung nach zu würdigen, wie die Blauen des Grafen Spee zu fechten und zu sterben gewußt haben. Sie stellt alles in den Schatten, was uns alte Mären über den Ausgang sagenhafter Helden berichten. Das in richtiger Weise zu werten, ist nur ein großer, von heiliger Vaterlandsliebe begeisterter, gottbegnadeter Dichter imstande. Was sind dagegen Leonidas und seine Sparter in den Thermopylen, was die Ritter Gunthers in König Etzels Saal?

Sturdee signalisierte am Abend der Schlacht an den geretteten Ersten Offizier des „Gneisenau": „Wir bewundern die artilleristischen Leistungen beider Schiffe. Wir bedauern den Tod des tapfern Admirals und so vieler Offiziere und Mannschaften. Unglücklicherweise befinden sich beide Flotten miteinander im Kriege. Wir haben jeder der Pflicht gegen unser Land zu gehorchen." „Gneisenau" tat das bis zum letzten Augenblick in hervorragender Weise." Der Kommandant der „Inflexible" ließ den Geretteten auf seinem Schiff sagen: „Ihr werdet nicht als Gefangene, sondern als Schiffbrüchige behandelt. Ihr habt hier nur die Pflichten zu erfüllen, die Euch von Eurem Schiffe her bekannt sind." Sehr schön; nur entsprach den Worten nicht die tatsächliche Behandlung, die den Gefangenen an Bord der „Macedonia" und „Crown of Galicia" zuteil wurde, seit sie an einem der nächsten Tage die „Inflexible" verlassen hatten, um nach England gebracht zu werden.

„Dresden" ging, nachdem er in Punta Arenas Kohlen aufgefüllt hatte, in den Stillen Ozean, um dort den Handelskrieg fortzusetzen. Am 1. März versenkte er den englischen Dampfer „Conway Castle". Kapitän Lüdecke wollte nach dem Indischen Ozean; der Ingenieur erklärte, das sei erst nach gründlicher Überholung der Maschinen und Kessel möglich. Diese sollte in der Cumberlandbucht der Insel Mas a Tierra vorgenommen werden. Unmittelbar unter Land, also innerhalb des chilenischen Hoheitsgebiets liegend, ist der Kreuzer dort von „Kent", „Glasgow" und dem Hilfskreuzer „Orama" aufgespürt und angegriffen worden, deren Weitschüsse mehrfach auf chilenisches Gebiet schlugen. Was kümmerte das den starkwilligen Briten? Hier lag ein feindliches Schiff, das als Handelszerstörer gefährlich werden konnte; also hinab mit ihm! Mit diesem starken Handeln erklären sich alle Erfolge der Engländer. „Dresden" verlor hier noch 8 Tote und 29 Verwundete; dann versenkte der Kommandant das Schiff, dessen Besatzung er an Land geschickt hatte. Sie wurde von dort nach der Insel Quiriquina überführt und von seiten der chilenischen Regierung eingeschlossen. Letztere sandte wegen der Völkerrechtsverletzung einen Protest nach London, der einen greifbaren Erfolg nicht hatte.

Auch dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" gelang es, seine Verfolger abzuschütteln. Er hat dann im Atlantischen Ozean bis zum 10. März 1915 gekreuzt, 5 englische, 4 französische und 1 russisches Schiff von zusammen 30 049 B. R. T. vernichtet. Kapitän Thierichens mußte dabei, um sein langsames Schiff Verfolgern zu entziehen, zu allen möglichen Listen greifen. Eine Legende wußte zu erzählen, daß der Kommandant sein Schiff auf der einen Seite schwarz, auf der andern weiß malen ließ. So sei es ihm möglich gewesen, daß, nachdem das schwarze Schiff einem Gegner in einer Regenböe verschwunden war, er seinem Verfolger aus derselben heraus als schneeiger Tropendampfer entgegenfuhr, der dessen Fragen nach Kurs und Standpunkt des Verfolgten aufs bereitwilligste beantwortete. Schließlich zwangen dringend notwendig gewordene Ausbesserungsarbeiten ihn aber, Newport News anzulaufen. Die Aussicht, mit dem höchstens 14 Knoten schnellen Schiff die Linie der auf der Lauer liegenden Schiffe zu durchbrechen, war um so geringer, als bei der fragwürdigen Neutralität der Union anzunehmen war, daß die vor der Einfahrt liegenden feindlichen Kriegsschiffe von jeder Bewegung des Hilfskreuzers sofort verständigt werden würden. Deshalb hat der Kommandant das Schiff am 8. April einschließen lassen.

S. M. S. „Emden".

Als Graf Spee den Kleinen Kreuzer am 14. August mit dem Signal zum Handelskriege entsandte: „Emden entlassen; wünsche guten Erfolg", trat Kapitän v. Müller, der den Troßdampfer „Marcomania" mit sich nahm, seinen berühmt gewordenen Kreuzzug an. Als sich die beiden Schiffe vom Geschwader

trennten, hatten alle das Gefühl, daß es sich um einen Abschied auf Nimmerwiedersehen handle. Zuerst wurde der deutsche Postdampfer „Prinzeß Alice" getroffen, der nach Manila unterwegs war. Der nächste Gegensegler war das alte deutsche Kanonenboot „Geyer", das nach Osten dampfte. Einen japanischen Dampfer mußte man ziehen lassen, da über die endgültige Stellungnahme von dessen Heimatland Zuverlässiges noch nicht bekannt war. Als der Kreuzer auf seiner Weiterfahrt in die Engen eintrat, die in sein Jagdgebiet führten, vor allem die Malakkastraße, wurde er durch Aufsetzen eines vierten Schornsteins aus Segeltuch unkenntlich gemacht. Er glich damit den Kreuzern der „Yarmouth"-Klasse. Gegen das Ende der ersten Septemberwoche war der Meerbusen von Bengalen erreicht. F. T.-Sprüche verrieten die Nähe feindlicher Kriegsschiffe; gesehen wurde von letzteren aber nichts. Die erste Prise war der griechische Dampfer „Pontoporros", der in der Nacht zum 10. angehalten wurde, eine Prisenbesatzung erhielt und als Lumpensammler mitgenommen wurde. Am 11. wurde ein englischer Dampfer aufgebracht, der als Transportschiff eingerichtet war und Truppen von Colombo nach Frankreich bringen sollte. Nachdem die knappen Vorräte des Kreuzers, unter anderem an Seife, aus den reichen Beständen der Prise aufgefüllt worden waren, wurde er zu den Fischen geschickt. Die Besatzung wanderte auf den „Pontoporros". Als Lumpensammler diente stets ein Dampfer, der eine neutrale Ladung an Bord hatte; da eine solche nach völkerrechtlichen Bestimmungen ersetzt werden muß. Diese Ausgabe sollte dem Reiche erspart werden. Auch Kapitän v. Müller ging bei der Behandlung der Prisen genau so vor, wie das gelegentlich der Schilderung der Fahrten des „Karlsruhe" erzählt worden ist. Es wurde das dem Kreuzer Nötige — in erster Linie Kohlen und Lebensmittel — von Bord genommen, und das Schiff selbst alsdann versenkt. Aus der Gegend von Ceylon dampfte „Emden" nach der von Kalkutta. „Pontoporros" war inzwischen entlassen worden, und als Lumpensammler diente jetzt der englische Dampfer „Cabinga", der eine Amerikanern gehörige Ladung führte. Mitunter stieg die Zahl der den Kreuzer begleitenden Dampfer bis auf sechs. Als „Cabinga" entlassen wurde, wollte dessen Kapitän gar nicht an sein Glück glauben. In allen Tönen pries er die Menschlichkeit und Höflichkeit der deutschen Seeleute, und verschwor sich hoch und teuer, ihr Lob überall zu verbreiten, jedem von der Ritterlichkeit der Offiziere und besonders des Kommandanten zu erzählen. Mit drei Hurras zog das Schiff seines Wegs. Der Erste Offizier der „Emden", Kapitänleutnant v. Mücke, schreibt in seinem Buch über die „Emden" in bezug auf diese Äußerung ironisch: „Es scheint bei den Engländern Sitte zu sein, daß sie auf das Morden kleiner Kinder und das Abschlachten von Männern und Frauen mit drei Hurras antworten." Ein Kapitän, der einen großen Bagger nach Australien bringen sollte, war selig darüber, daß er aufgebracht wurde; sein Geld hatte er bereits erhalten, und

der gefährlichste Teil seiner Reise lag noch vor ihm. Im allgemeinen fanden sich die Engländer an Bord der aufgebrachten Schiffe ruhig in ihr Geschick; und wer sich unmanierlich benahm, hatte sich selbst zuzuschreiben, wenn er infolgedessen nicht so rücksichtsvoll behandelt wurde, wie das die Regel bildete. Sehr dankbar waren die Besatzungen und Fahrgäste der aufgebrachten Schiffe dafür, daß sie immer ihr Privateigentum mitnehmen durften. Mitunter wurde kostbare Zeit geopfert, um den Fahrgästen gefällig zu sein, ihr Gepäck aus den Laderäumen nach dem Lumpensammler zu schaffen. Damit erklärt es sich, daß „Emden" zum volkstümlichsten Schiffe in den indischen Gewässern wurde. Gelohnt ist es dem Kommandanten später nicht worden. Man vergleiche damit die Behandlung, die den deutschen Nichtkämpfern, Männern, Frauen und Kindern, an Bord des Dampfers zuteil geworden ist, der sie von Tsingtau nach Tientsin bringen sollte, sowie die der deutschen Ansiedler in den Kolonien durch Engländer und Franzosen. Es gehört die ganze Unverfrorenheit des Angelsachsen dazu, wenn sie trotzdem die Stirn finden, sich als Kämpfer für Kultur und Menschlichkeit aufzuspielen. Der italienische Dampfer „Laredano", der entlassen worden war, stattete seinen Dank dafür dadurch ab, daß er seine F.T.-Apparate dazu benutzte, um dem „Emden" seine Verfolger auf den Hals zu hetzen. Als die Tätigkeit des Kreuzers zur Folge hatte, daß die Schiffahrt im Golf von Bengalen aufhörte, versuchte Müller sein Heil vor Rangoon. Dort wurde aber nur ein Norweger angetroffen, der die letzten unfreiwilligen Gäste des Kreuzers mitnahm. Die indische Regierung gab um jene Zeit bekannt, daß „Emden" von seinen Verfolgern vernichtet, die Schiffahrt wieder ungefährdet sei. Um das als das zu kennzeichnen, was es war, schoß „Emden" die Petroleumbehälter bei Madras in Brand und verschwand wieder, um seine Tätigkeit nach der Westküste Vorderindiens zu verlegen. Am 26. abends spielten von der Mole Colombos die Lichtkegel der Scheinwerfer, und ihre Strahlen fielen dabei auf einen englischen Dampfer, dessen Stellung und Kurs dadurch die vor dem Hafen stehende „Emden" entdeckte. Unter den Kanonen der Kolonie wurde der Dampfer weggenommen, was dessen Kapitän so rücksichtslos fand, daß er seinem Ärger durch unverschämtes Verhalten Luft machte. Er wurde zur Beruhigung in eine Arrestzelle gesperrt und durfte nichts von seinem Privateigentum mitnehmen. Zehn Minuten später war sein Schiff unter den Wellen verschwunden. Die an Bord der „Marcomania" befindlichen Kohlenvorräte gingen auf die Neige, als ein mit 7000 Tonnen bester Waleskohle beladener Dampfer aufgebracht wurde. Bald aber ließen sich auch hier keine Schiffe mehr sehen, statt dessen kündeten die knatternden F. T.-Funken die Nähe von Verfolgern an. Kapitän v. Müller hielt es für richtig, auf einige Zeit zu verschwinden und dampfte nach der einsam mitten im Ozean gelegenen Insel Diego Garcia des Tschagos-Archipels, die nur zweimal im Jahre Verbindung mit der übrigen Welt durch

einen von Mauritius kommenden Dampfer hat. Hier wußte niemand etwas vom Kriege, und so fand der Kreuzer bei den Instandsetzungsarbeiten, die er dort vornahm, liebenswürdigstes Entgegenkommen. Als Dank dafür machte das Maschinenpersonal eine Dampfpinasse, die einem der Ansiedler gehörte, wieder betriebsfähig. In einigermaßen guter Verfassung nahm alsdann das Schiff seine Kreuzfahrten erfolgreich wieder auf; denn inzwischen war der Seeverkehr neu aufgelebt. Unter andern Prisen war ein schwer mit Kohlen beladener Dampfer hochwillkommen. Als sich schließlich keine Schiffe mehr sehen ließen, verlegte Müller sein Jagdgefilde weiter nach Norden. Der Kapitän eines dort aufgebrachten Dampfers fragte erstaunt: „Woher kennen Sie den neu von der Admiralität vorgeschriebenen Dampferweg?" Man befand sich also auf der richtigen Fährte, und so hat es in der nächsten Zeit nicht an Beute gefehlt. Durch die an Bord der Prisen gefundenen Zeitungen wurde man über die Geschehnisse in Europa unterrichtet, allerdings in englischer Beleuchtung. So z. B. enthielt eine derselben die Nachricht, daß der russische Kreuzer „Askold" den „Emden" in den Grund geschossen habe. Der Eindruck, den diese Ente bei der Besatzung des „Emden" machte, ist leicht auszumalen. Sein Auftreten an den verschiedensten Stellen verschaffte dem „Emden" den Beinamen „der fliegende Holländer"; Zeitungsschreiber gaben der Vermutung Ausdruck, daß mehrere deutsche Kreuzer in den indischen Gewässern tätig seien, denen allen der Name „Emden" beigelegt sei, um die Engländer zu täuschen. Wie auf den andern deutschen Kreuzern war man sich auch an Bord des „Emden" durchaus darüber im klaren, daß die Tage des Kreuzers gezählt seien; die Stimmung hat darunter jedoch nicht gelitten.

Aus den Zeitungen hatte Müller ersehen, daß die französischen Panzerkreuzer „Montcalm" und „Desaix" mehrfach in Penang gewesen waren, er nahm daher an, daß dieser Hafen für seine Verfolger neben Colombo und Singapore als Stützpunkt diene, und beschloß deshalb einen Handstreich gegen denselben. Noch ehe die Dämmerung den Schleier der Nacht zu lichten begann, stand der durch einen vierten Schornstein unkenntlich gemachte „Emden" am 28. Oktober gefechtsklar vor der Einfahrt. Beim Einlaufen in den Hafen selbst war bei der mangelhaften Beleuchtung nichts von Kriegsschiffen zu entdecken, und Kapitän v. Müller fürchtete schon, auf ein leeres Nest gekommen zu sein. Da tauchte aus dem Dunkel in einem Abstande von 200 m der Schattenriß eines Schiffs auf, der nur einem kleinen Kreuzer angehören konnte. Ein abgeschossener Torpedo traf das Heck desselben, und gleichzeitig krachten Granaten in seinen Rumpf. Die so rauh ihrem Morgenschlummer entrissene Besatzung stürzte zum Teil auf ihre Gefechtsstationen, zum Teil sprang sie über Bord. Ihr Rufen und Schreien verriet sie als Russen und damit den Kreuzer als den „Schemtschug" (1903, 3180 T., 24 Kn., 8 St. 12 cm-, 6 leichte SK, 2 T.R., 358 M. Bes.). Ein paar beherzte Leute begannen das auf sie gerichtete Feuer

aus einem Geschütz zu beantworten. Da das Heck nur langsam sank, das Kaliber der russischen Bestückung stärker war als das des deutschen Kreuzers, so beschloß Kapitän v. Müller, ein Ende zu machen. Ein zweiter Torpedo traf den Russen unter der vordern Kommandobrücke. Mitten entzwei brach das getroffene Schiff, und war versunken, ehe die Dampfwolken der Detonation sich verzogen hatten: 89 seiner Leute an Toten und 159 an Verwundeten hatte ihm dieser Überfall gekostet. Von den verschiedensten Seiten eilten Boote zur Rettung herbei. Inzwischen erhielt auch „Emden" Feuer, niemand wußte, woher; nur das Heulen der über den Kreuzer weggehenden Granaten war zu hören, und das Aufblitzen ins Wasser und in die umliegenden Kauffahrer schlagender und krepierender Geschosse zu sehen. Inzwischen war es etwas heller geworden, und so entdeckte man auf der „Emden" etwas weiter einwärts das französische Kanonenboot „D'Iberville". Müller stand im Begriff, sich diesem zuzuwenden, als eine Reihe von Zwischenfällen ihm das Spiel verdarb. Ein Ausguck meldete das Einlaufen eines Zerstörers. In der Enge des Hafens wäre es unmöglich gewesen, einem von diesem abgefeuerten Torpedo auszuweichen. Daher ließ Kapitän v. Müller die Maschine mit höchster Fahrt anspringen, um in den weiteren Vorhafen zu gelangen. Das einlaufende Schiff wandte ihm den Bug zu, und dieser glich in der Tat dem eines britischen Zerstörers. Auf 4000 m eröffnete „Emden" gegen ihn das Feuer. Darauf drehte der Fremde hart nach rechts und wurde nun als ein harmloser Regierungsdampfer festgestellt. „Batterie halt!" Im Begriff nach dem Hafen zurückzuwenden, wurde ein neuer draußen erscheinender großer Dampfer gemeldet, der sich als Frachtschiff erwies. Er sollte besetzt werden; aber wiederum mußte der schon abgefahrene Prisenkutter zurückgerufen werden; denn ein drittes Schiff zeigte sich, das unverkennbar ein Kriegsschiff war. Diesem gebührte natürlich der Vorzug. Noch 6000 m entfernt, setzte es die französische Flagge; auf „Emden", welche die seine wieder niedergeholt hatte, entfalteten sich jetzt im frischen Morgenwinde die Gefechtsflaggen des Reiches in den Toppen und am Heck. Auf 4 km brüllten seine Geschütze dem Neuerschienenen ihren Gruß entgegen. Mit zwei Torpedos und aus einem Buggeschütz feuernd antwortete der Franzose. Wenige Minuten später hatten sich die Wogen über ihm geschlossen. „Emden" ließ zwei Boote herab, um die im Wasser treibenden Schiffbrüchigen zu retten: 1 Offizier und 32 Mann wurden an Bord des deutschen Kreuzers gebracht. Das vernichtete Schiff war der französische Zerstörer „Mousquet" (1902, 310 T., 29 Kn., 1 St. 6,5-, 6 St. 4,7 cm-SK, 2 T.R., 70 M. Bes.). Aus dem Hafen kamen nun zwei weitere französische Zerstörer heran. Lagen Torpedoboote im Hafen, so war an eine Rückkehr in denselben nicht zu denken und „Emden" hatte das Feld zu räumen. Einem Taggefecht mit überlegenen Kräften durfte er sich nicht aussetzen. Daher lief er mit hoher Fahrt nach Westen ab. Die Zerstörer kamen in einer Regenböe aus Sicht.

Inzwischen waren die Gefangenen aufs beste versorgt worden. Als man sie fragte, weshalb sie von den deutschen Rettungsbooten fortgeschwommen seien, antworteten sie, ihre Offiziere hätten ihnen die von französischen Zeitungen verbreitete Nachricht bestätigt, daß die Deutschen ihre Gefangenen zu Tode marterten. Dem Kommandanten des Zerstörers waren durch eine Granate beide Beine zerschmettert worden. Auch unter den Geretteten waren Verwundete, darunter drei, deren Zustand hoffnungslos war. Trotz sorglichster Pflege erlagen sie noch an demselben Tage ihren Leiden und wurden am 29. mit allen militärischen Ehren feierlich über Bord gesetzt. Auch der Offizier war schwer verwundet. Als die Franzosen einige Tage später einem englischen Dampfer mitgegeben wurden, dankten sie aufs wärmste für alle ihnen erwiesene Güte und fügten hinzu, sie wüßten ja nun, daß ihre Zeitungen lögen. Der Offizier bat als Andenken um ein Mützenband der „Emden". Er ist in Sabang an seinen Wunden gestorben. Englische Zeitungen haben über dieses Gefecht zwar unsinnige Geschichten erzählt, aber anerkannt, daß Kapitän v. Müller sein Schiff riskiert habe, um die Besatzung des „Mousquet" zu retten.

Der Dienst auf dem Kreuzer war sehr anstrengend, namentlich infolge des häufigen Kohlennehmens auf See in brütender Tropenglut. Die Nacht kam dafür nicht in Frage, weil das in dieser Arbeit begriffene Schiff geraume Zeit gebraucht hätte, um sich klar zum Gefecht zu machen. Während die Musik ermunternde Weisen spielte und die Leute mit Limonade erquickt wurden, dieweil sie Kohlensäcke nach den Bunkerlöchern schleppten, „Emden" unter den Anstößen des längsseit liegenden und in der Dünung rollenden Kohlendampfers dauernd erzitterte, spähten aus den Krähennestern scharfe Seemannsaugen nach einem etwa erscheinenden Gegner aus. Mehr als 70 T. konnten unter diesen erschwerenden Verhältnissen in der Stunde nicht bewältigt werden. Wenn dann der Abend kam, die Bunker voll und auch an Deck eine Menge gefüllter Kohlensäcke verstaut waren, befanden sich die Leute am Ende ihrer Kraft. Der ärgste Schmutz wurde dann von den Dampfpumpen weggeschwemmt, die Mannschaften badeten und erhielten gleich nach dem Essen Hängematten. Es war aber trotzdem gar nicht in ihrem Sinne gehandelt, daß der Kommandant nach einem solchen Tage einen Dampfer ziehen ließ, weil er seine Braven nicht in ihrer wohlverdienten Ruhe stören wollte. „Den hätten wir auch noch geschafft!" knurrten sie unwillig.

„Emden" dampfte von Penang nach der Sundastraße, weil Müller annahm, daß die Schiffahrt im Norden nach dem letzten Auftreten des Kreuzers zum Stillstande kommen werde. Die von West-Australien nach Aden fahrenden Schiffe pflegen sie zu benutzen. Dort fand sich auch leichter ein Ankerplatz mit stillem Wasser, an dem das Kohlennehmen nicht so erschwert war wie im offenen Ozean mit seiner steten Dünung. Vielleicht bot sich zwischen den Inseln auch Gelegenheit, einen feindlichen Zerstörer zur

Strecke zu bringen. Als hier die Gelegenheit aufhörte, Beute zu machen, gedachte Kapt. v. Müller dem feindlichen Seehandel Zeit zu geben, sich von seiner Vergrämung zu erholen. Inzwischen wollte er die Kabel- und F. T.-Station auf den Keelinginseln zerstören. Was „Nürnberg" auf der Fanninginsel anstandslos gelungen war, sollte hier dem „Emden" verhängnisvoll werden. Auf den Dampfern „Exford", „Buresk" und „Marcomania" befanden sich Prisenkommandos; wenn nur soviel auf dem Kreuzer zurückblieb, wie notdürftig für die Bedienung der Geschütze einer Seite und der Maschinen hinreichte, so konnte für die Landung nur eine Abteilung von 3 Offizieren, 47 Unteroffizieren und Mannschaften mit 4 Maschinengewehren, 29 Gewehren und 24 Revolvern bereitgestellt werden. Am 29. November stand der Kreuzer vor einer Durchfahrt der Riffe, welche die Insel umgeben. Die drei Troßdampfer blieben nördlich zurück. Innerhalb der Riffe wurde geankert, und unter Führung des Ersten Offiziers, Kplt. v. Mücke, landete die Abteilung, ohne Widerstand zu finden. Nach 2 Stunden war die F. T.-Station zerstört, das Kabel Australien-Indien unterbrochen. Niemand von den Deutschen wußte, daß die F. T.-Station vorher noch imstande gewesen war, auf gut Glück einen Hilferuf hinauszusenden. Dieser war nicht ungehört verhallt, sondern von einer Transportflotte aufgefangen worden, die mit Truppen unter dem Geleite mehrerer Kreuzer nach Colombo unterwegs war. Der sie befehligende Seeoffizier entsandte den Kleinen Kreuzer „Sydney" — 1912, 5700 T., 25,5 Kn., 8 St. 15,2-, 4 St. 4,7 cm-SK., 2 St. 53 cm-T.R., 400 M. Bes. — nach der bedrohten Insel voran. „Emden" sichtete das mit höchster Fahrt andampfende Schiff um 8^{30} Uhr, signalisierte: „Arbeit beeilen", und lichtete Anker. Kplt. v. Mücke schiffte seine Leute schleunigst ein, und suchte „Emden" zu erreichen. Ein Dampfbeiboot mit 2 Kuttern im Schlepp ist aber kein Schnelläufer. „Emden" hatte seinen Anker längst auf, und fuhr mit großer Fahrt dem Feinde entgegen. Der Erste Offizier gab das Rennen als hoffnungslos auf, und kehrte zur Insel zurück.

Inzwischen hatten sich die Kreuzer auf Schußweite genähert. Der bevorstehende Kampf war für „Emden" wenig aussichtsvoll. Sein Gegner war ihm an Geschwindigkeit weit überlegen, seine Wasserlinie mit 76 mm-Platten gepanzert, ein Schutz, welcher dem deutschen Kreuzer ganz fehlte. „Sydney" brachte 5 St. 15,2 cm-SK und damit ein Breitseitgewicht von 226,5 kg ins Gefecht gegen 5 St. 10,5 cm-SK mit 80 kg. Damit war der Brite dem „Emden" also nahezu um das Dreifache überlegen. Aber Kapt. v. Müller galt als hervorragender Artillerist, und sein Schiff hatte sich in der Tat schnell eingeschossen. Zehn Treffer hatte er in den Gegner gebracht, ehe „Emden" seinen ersten erhielt. Aber die leichten deutschen Granaten von 16 kg Gewicht hatten nicht genügend Sprengwirkung am Ziel. Dazu kam, daß ein großer Teil der Besatzung sich nicht an Bord befand. Von 361 Mann dürften sich etwa 100 auf

den Begleitdampfern und auf der Keelinginsel befunden haben. Diese Knappheit an Leuten sollte sich fühlbar machen, als es auch der „Sydney" gelungen war, sich einzuschießen. Ihre 45,3 kg schweren Geschosse wirkten mit zerschmetternder Wucht. Im Hinterschiff brach eine Feuersbrunst aus. Zu ihrer Bekämpfung fehlte es an Mannschaften. Namentlich der Erste Offizier, dem die Leitung des Feuerlösch- und Leckſicherungsdienstes zufällt, war ja von Bord. Dampfrohrleitungen wurden zerschossen. „Emden" suchte zum Nahgefecht zu gelangen. „Sydney" wich einem solchen aus. Der vordere Schornstein und Fockmast des deutschen Kreuzers wurden weggefegt. Seine blutigen Verluste wurden sehr schwer. Ein Geschütz nach dem andern sah sich niedergekämpft; denn es fehlten ja die Reserven. Um sein Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen, jagte Kapt. v. Müller den Kreuzer unter vollem Dampf auf die Riffe von Süd-Keeling, mitten hinein in die donnernde Brandung. „Sydney" feuerte noch einige Salven, welche die Maschinen zerstörten; dann steuerte sie wieder seewärts, um die Troßdampfer zu nehmen, von denen sie auf irgendeine Weise gehört haben muß. Sie traf dieselben auch; aber die Besatzung versenkte die Schiffe, und so konnte man nur die Leute zu Gefangenen machen. Nur der Kohlendampfer „Exford", den der Prisenoffizier, Oblt. z. S. d. R. Lauterbach, nach Padang—Sumatra bringen wollte, nachdem er vier Wochen an einem Stelldichein auf den „Emden" gewartet hatte, wurde am 11. Dezember 1914 auf holländischem Seegebiet von dem britischen Hilfskreuzer „Empreß of Japan" weggenommen. Lauterbach entfloh aus dem Gefangenenlager bei Singapore und gelangte nach einer abenteuerlichen Fahrt über Sumatra, Java, die Philippinen, Shanghai, S. Francisco, New York, Kopenhagen nach Deutschland zurück. Als der britische Kreuzer am nächsten Morgen zur „Emden" zurückkehrte, kapitulierte Kapt. v. Müller mit dem Rest der Besatzung, um ein völlig sinnloses Blutvergießen zu verhindern. Es waren gefallen: 6 Offiziere, 4 Deckoffiziere, 26 Unteroffiziere, 93 Mann; schwerverwundet: 1 Unteroffizier, 7 Mann; leichtverwundet: eine unbekannte Anzahl. Weitaus mehr als die Hälfte der Besatzung war also kampfunfähig.

Kapt. v. Müller war mit dem Rest der Besatzung zuerst nach Colombo, dann nach Malta gebracht worden. Später wurde er von dort nach England übergeführt. Im Januar 1918 wurde er mit anderen Kriegsgefangenen nach Holland entlassen. Einem Berichterstatter von Wolffs Telegraphenbüro erklärte er, daß er von den Engländern nicht gut behandelt worden sei. In unerhörter Weise benahmen sich ihm gegenüber namentlich die Offiziere der „London", des Schiffs, das ihn nach England brachte. So wurde ihm sein ritterliches Verhalten gedankt; v. Müller sagte, daß die Behandlung der deutschen Gefangenen in England überhaupt nicht so sei, wie man das in Deutschland glaube. „Business as usual": aus der Unterbringung und Verpflegung werde ein nutzbringendes Geschäft gemacht. Die in den Gefangenen-

lagern tätigen englischen Unteroffiziere seien bestrebt, die Gefangenen in den Kantinen nach allen Richtungen hin zu übervorteilen. Kapt. v. Müller hatte die Absicht gehabt, zu fliehen, weil er seinem Lande gern wieder mit der Waffe dienen wollte. Es sei das nicht aussichtslos gewesen und nur daran gescheitert, daß ein unterirdischer Gang, den man dazu angelegt hatte, vier Wochen später fertig wurde, als geplant gewesen war.

S. M. S. „Ayesha".

Das Signal der „Emden" „Arbeiten beschleunigen" hatte einem kleinen Dreimastschoner von 97 B. R. T. das Leben gerettet, der nach Zerstörung der Funkstation eben versenkt werden sollte. Nachdem es sich als unmöglich erwiesen hatte, den davonjagenden Kreuzer einzuholen, war Kplt. v. Mücke auf die Insel zurückgekehrt, und beobachtete von hier aus das sich entspinnende Gefecht. Was er da gesehen hatte, ehe beide Kreuzer hinter dem Horizonte verschwanden, war geeignet, ihn mit banger Sorge zu erfüllen. Er war überzeugt, daß „Emden" hier sein Ende finden und das britische Schiff alsdann zur Station zurückkehren würde, um die Landungsabteilung gefangen zu nehmen. Die flache Insel bot keinerlei Schutz gegen die Artillerie des britischen Kreuzers. Daß es ausgeschlossen war, einen von den schweren Geschützen der „Sydney" vorbereiteten Landungsversuch abzuschlagen, sah er ein. Das Vorhandensein des Schoners, der den Namen „Ayesha" führte, brachte Kplt. v. Mücke auf den Gedanken, die ihm unterstellte Abteilung auf diesem einzuschiffen, davon zu segeln und sie so der Gefangenschaft zu entziehen. Sofort wurde damit begonnen, das kleine Fahrzeug segelfertig zu machen, es mit Wasser und Proviant auszurüsten. Die Telegraphenbeamten wiesen auf den verrotteten Zustand des Schiffchens hin und rieten dringend von dem Wagnis ab, sich einer so armseligen, kaum noch seefähigen Nußschale anzuvertrauen. Aber Mücke blieb fest, und als die Beamten das merkten, faßten sie die Sache vom sportlichen Standpunkt auf, und Herr v. Mücke hatte nicht über mangelhafte Unterstützung von ihrer Seite zu klagen. Mit Proviant für acht und mit Wasser für vier Wochen ausgerüstet, stach die „Ayesha" noch denselben Tag, von dem Dampfbeiboote geschleppt, in See. Dieses ließ man treiben und mußte sich auch entschließen, die beiden Kutter loszuwerfen, weil sie mehrfach gegen den angefaulten Rumpf des Schoners stießen und ihn zu beschädigen drohten. Die Abteilung hatte — Sparsamkeit war dringend geboten — für die Landung ihr schlechtestes Arbeitszeug angelegt und natürlich für eine auf wenige Stunden veranschlagte Abwesenheit von Bord auch keine Seife, Kämme, Bürsten, Handtücher u. dgl. mehr mitgenommen. Auf der Insel war von derartigen Dingen nichts erhältlich gewesen. Daß eine Fahrt auf dem kleinen Segler, der ein ganz ungenügendes Unterkommen für so viele Menschen bot, unter diesen Umständen besonders unbequem werden

mußte, ist einleuchtend; aber Sturm und Regen, verbunden mit hohem Seegange, erhöhten die Leiden der Leute noch weiter.

Kapitänleutnant v. Mücke wollte in einem Hafen Holländisch-Indiens die Ausrüstung des Schoners vervollständigen und dann wieder in See gehen; wohin, war ihm vorläufig selber noch nicht klar. Er war entschlossen, sich nicht gefangennehmen oder einschließen zu lassen. Kurs wurde auf das 800 Seemeilen entfernte Padang—Sumatra genommen. Eine Rolle für „Klar Schiff" war ausgearbeitet; denn seine feste Absicht war, falls sich eine Gelegenheit dazu böte, einen feindlichen Zerstörer zu entern, und damit wieder ein richtiges Kriegsschiff unter die Beine zu kriegen. Mißtrauisch von holländischen Kriegsschiffen beobachtet und von den holländischen Behörden mit nichts weniger als Wohlwollen aufgenommen, gelang es dem sehr energischen Offizier doch, in Padang alles zu erhalten, dessen er bedurfte, um wieder in See gehen zu können. Man hatte die „Ayesha" zuerst als Prise behandeln wollen; Mücke verschaffte ihr die Anerkennung als Kriegsschiff. In Padang lagen die deutschen Dampfer „Kleist", „Rheinland" und „Choising" des Norddeutschen Lloyd und ein Österreicher. Als der Schoner wieder außerhalb des holländischen Hoheitsgebiets schwamm, kamen ein Reserveoffizier und ein Obermaschinistenmaat der Reserve von den in Padang liegenden Schiffen in einem Boote nach, und stiegen an Bord. Mehrere holländische Kriegsschiffe beobachteten den Schoner noch mehrere Tage lang. Damals hatte Mücke den Gedanken, nach Ostafrika zu gehen, und zu versuchen, die dort stationierte „Königsberg" zu erreichen. Nach fast drei Wochen, während deren nur zwei englische Dampfer gesehen wurden, kam am 14. Dezember bei diesigem Wetter der Dampfer „Choising" in Sicht, der „zufällig" denselben Kurs eingeschlagen hatte, den der Schoner zu verfolgen gedachte. Mücke belegte ihn mit Beschlag. Vorläufig aber verhinderte schlechtes Wetter die Überfiedelung; erst am 16. konnte sie im Schutze einer kleinen Insel vorgenommen werden, und um 5 Uhr nachmittags wurde die alte „Ayesha", auf der die Abteilung 1709 Seemeilen zurückgelegt hatte, versenkt.

„Choising" war ein kleiner Frachtdampfer, der nur 7 ½ Kn. laufen konnte. Durch eine Zeitungsnotiz angeregt, gab Mücke den Plan, nach Deutsch-Ostafrika zu gehen, auf, und beschloß zu versuchen, die Abteilung durch Arabien nach Europa zu führen. Das Glück war ihm hold, und am 8. Januar 1915 stand der Dampfer vor Hodeida. Mit den Schiffsbooten, unbemerkt von einem ganz nahe liegenden Schiff, das sich am nächsten Tage als der französische Panzerkreuzer „Desaix" herausstellte, wurde die Abteilung nachts an Land gesetzt. Am 9. um 5 Uhr nachmittags gelangte sie, geführt von bewaffneten Beduinen, in der von türkischen Truppen besetzten Stadt an. Die „Choising" dampfte unbehelligt nach Massaua. Mücke gedachte zunächst auf dem Landwege nach Norden weiter zu kommen, weil der Seeweg durch

eine feindliche Blockade versperrt war. Die zu diesem Zwecke zusammengestellte Karawane sah sich aber in Sanaa infolge von Krankheiten und sonstigen Schwierigkeiten zur Umkehr gezwungen. Nun versuchte Kapitänleutnant v. Mücke es mit dem Wasserwege. Am 14. März um 5 Uhr nachmittags begann die Küstenfahrt in zwei großen Booten von einer kleinen Bucht nördlich von Hodeida aus. In der Truppe, deren Gesundheit vor der Landung in Arabien tadellos gewesen war, herrschten Ruhr, Typhus und Malaria. Diese Epidemien und allerlei Ungeziefer, namentlich Läuse, ließen die schon an und für sich großen Strapazen noch schwerer empfinden. Am 17. scheiterte eines der Boote an einem Korallenriff, und zu allem Unglück gingen dabei außer Wasser und Proviant auch die Mittel für die Krankenpflege verloren. Von Kunfidda wurde die Reise in einem größeren Fahrzeug bis Lidd fortgesetzt, das am 24. März erreicht wurde. Dschidda war aber von den Engländern so eng blockiert, daß man von hier an wieder auf den Landweg angewiesen war. In Lidd erlag am 27. ein Matrose dem Typhus; seine Leiche wurde feierlich in die See versenkt. Am 28. trat die Abteilung mit einer Karawane von 110 Kamelen den Marsch dicht am Strande entlang nach Norden an. Räuberische Araberstämme machten die Straßen unsicher. Am 31. März wurde an einem sogenannten Brunnen, der nur noch einen Tagemarsch von Dschidda entfernt war, biwakiert. Das an solchen Stellen gefundene Wasser ist eine trübe, übelriechende, durch die Kadawer von allerhand Tieren verunreinigte Flüssigkeit und deshalb nur in gekochtem Zustande genießbar. Die Karawane war bis hierher von einem türkischen Offizier mit 7 Gensdarmen geleitet worden. Hier stieß zu ihr eine türkische Eskorte von einem Offizier und 17 Gensdarmen, die ihr aus Dschidda entgegengesandt war. Der großen Hitze wegen wurde nur des Nachts marschiert. Hierbei wurde die Abteilung zwischen den Sanddünen plötzlich von allen Seiten beschossen. Als der Morgen kam, stellte sich heraus, daß 300 Araber die Angreifer waren. Mit dem Bajonett verschaffte man sich Luft. Von den 24 türkischen Gensdarmen waren 17 verschwunden. Gefallen war niemand, nur ein Matrose und eine größere Anzahl der Kameltreiber waren verwundet, viele Kamele erschossen worden. Der Feind ließ 15 Tote liegen; bei einem der Erschossenen wurde ein ganz neuer englischer Hinterlader gefunden. Als die Karawane sich mit starker Sicherung nach dem Strande zu zog, um wenigstens von einer Seite unbedroht zu sein, erfolgte ein abermaliger Feuerüberfall, und dann zeigten sich auch in der Gegend, nach der man marschierte, starke feindliche Kräfte. Was noch an Kameltreibern und Gensdarmen bisher bei der Karawane geblieben war, entfloh nun. Die Abteilung machte Halt. Ein Matrose wurde erschossen, Leutnant zur See Schmidt durch einen Bauch- und Brustschuß tödlich verwundet; Leutnant zur See der Reserve Wellmann trat für ihn ein. Von einer mindestens zehnfachen Übermacht sah sich die kleine Schar der deutschen Seeleute umringt, und es

handelte sich nicht um einen gewöhnlichen Raubanfall, sondern um einen militärisch durchgeführten Angriff. Plötzlich schwieg das Feuer. Zwei arabische Gensdarmen, die sich wieder eingefunden hatten, liefen, weiße Tücher schwenkend, auf den Feind zu, um zu verhandeln. In der Zwischenzeit richtete sich die „Ayesha"-Besatzung hinter Säcken, Sätteln und Sand zur Verteidigung ein; Schützenlöcher wurden in mühseliger Arbeit mit Blechtellern und Seitengewehren ausgehoben. In die Mitte des so geschaffenen Ringwalls wurden die Kamele gebracht. Mittlerweile waren die Unterhändler zurückgekehrt; die Belagerer forderten Auslieferung der Waffen und Munition, des Proviants und Wassers, der Kamele und Zahlung eines Lösegeldes von 11 000 Pfund Sterling in Gold. Mücke antwortete: „Gold haben wir nicht, Deutsche liefern ihre Waffen nicht ab." Darauf erneute Beschießung bis zum Anbruch der Dunkelheit. Alle Türken und Araber waren dann wiederum verschwunden. Verluste traten nicht ein, nur einige Kamele mußten noch daran glauben. Als der Mond aufgegangen war, konnte man etwa 300 m weit sehen. Das wurde benutzt, um abteilungsweise Wasser und Hartbrot zu verteilen. Um 9 Uhr abends starb Leutnant zur See Schmidt; er wurde von den andern vier Offizieren inmitten des Lagers um 11 Uhr beerdigt. Als der Feind bei Tagesanbruch wieder zu schießen begann, wurde sein Feuer durch energische Antwort gedämpft. Die feindlichen Araber waren teils zu Wasser, teils aus dem Innern gekommen, wie die am Strande liegenden Sanducks und die landeinwärts weidenden Kamele bewiesen. Zwischen den im Gefecht stehenden und hinter der Front in Ruhe befindlichen Kriegern erfolgte eine regelmäßige Ablösung. An diesem Tage wurde noch ein Heizer schwer verwundet, ein Matrose durch einen Schuß kampfunfähig gemacht; ersterer starb. Die folgende Nacht blieb ruhig. Die Seeleute litten aber durch Ungeziefer und den Leichengeruch von windwärts herumliegenden Kamelkadawern. Am dritten Tage mittags verlangte der Feind nur noch Gold. Daraus schloß Mücke, daß Entsatz im Anzuge sein müsse; nach einigen wilden Salven schwieg das feindliche Feuer, und es konnte bemerkt werden, daß sich ein Trupp von etwa 70 Kamelreitern näherte. Derselbe wurde von Abdullah, dem zweiten Sohn des Emir von Mekka, geführt, der dem Kapitänleutnant v. Mücke mitteilte, daß die Abteilung nunmehr ruhig nach Dschidda weiter marschieren könnte, die Angreifer seien abgezogen. Da es an Tragtieren fehlte, mußte viel Proviant zurückgelassen werden. Am Abend lagerte man bei einem Brunnen angesichts des Meeres, über dessen Fluten die Lichtkegel der englischen Scheinwerfer umhertasteten. Am nächsten Tage wurde Dschidda erreicht, wo die Abteilung gut untergebracht wurde und die Verwundeten Pflege in einem Militärlazarett fanden. Hier erfuhr man, daß die Angreifer in britischem Solde stehende und von der englischen Regierung ausgerüstete Beduinen gewesen waren. Obgleich ein Weiterkommen durch die feindliche Blockade

ausgeschlossen schien, gelangte die Abteilung doch in der Nacht zum 8. April auf einem Sambuck dank einem frischen günstigen Winde durch die Sperre und erreichte am 28. Sherm Munnaiburra, von wo sie nach El Weg marschierte. Ein Küstensegler mit dem Rest des Gepäcks traf am 29. ebenfalls dort ein. Am 2. Mai setzte die Abteilung Mücke unter Führung des Scheichs Suleiman ihre Reise fort. In El Ula wurde die Eisenbahn erreicht. Ein Sonderzug stand bereit und auch ein Festmahl war hergerichtet; es fehlte nicht an Champagner, gekühltem Rheinwein und allerhand Leckerbissen; Bewillkommnungsdepeschen der in Syrien lebenden Deutschen waren eingegangen, und von deutschen Herren und türkischen Offizieren wurden die Vielgeprüften herzlich begrüßt. Die schöne Gegenwart verdrängte die böse Vergangenheit und ließ alle überstandenen Leiden vergessen. Dann führte die Eisenbahn die kühnen Männer über Damaskus und Aleppo nach Konstantinopel. Am Pfingstsonntag 1915 meldete Kplt. v. Mücke dem Admiral Souchon, als dieser die Abteilung begrüßte, mit gesenktem Säbel: „Landungsabteilung ‚Emden', 5 Offiziere, 7 Unteroffiziere und 37 Mann zur Stelle." Damit hatte die Irrfahrt schließlich ein glückliches Ende gefunden.

Tieftragisch dagegen sollte eine andere, ähnliche enden. Bei Kriegsausbruch hatte das Flußkanonenboot

„Tsingtau"

in Canton abrüsten müssen. Die Besatzung war eingeschlossen worden. Dem Kommandanten, Kplt. v. Möller, gelang es, über Manila nach Java zu gelangen. Mit fünf jungen Deutschen, die ebenfalls darauf brannten, zur Verteidigung ihres Vaterlandes mitfechten zu können, gedachte er sich dorthin durchzuschlagen. Nachdem ein erster Versuch fehlgeschlagen, war es diesem halben Dutzend mutiger Männer möglich geworden, einen kleinen Schoner auszurüsten. Sie hatten das nur 42 T. große Fahrzeug „Weddigen" getauft. Am 11. Dezember 1915 waren sie mit ihm in See gegangen, um auf demselben Wege, den Kplt. v. Mücke mit der Landungsabteilung der „Emden" verfolgt hatte, in die Heimat zu gelangen. Südlich Aden bei Lahatsch landeten sie nach sehr entbehrungsreicher Fahrt am 3. März 1916. Sie wurden von türkischen Offizieren freundlich aufgenommen und setzten am 18. ihre Weiterreise zu Lande fort. Nach anstrengendem siebzehntägigem Marsche trafen sie in Sanaa ein und erreichten am Roten Meer entlang teils zu Wasser, teils zu Lande am 16. Mai Dschidda. Dort riet man ihnen ab, weiterzureisen, da das Land, im besondern die von ihnen zu benutzende Marschstraße, von räuberischen Arabern unsicher gemacht werde. Die wackern Männer ließen sich durch solche Warnungen nicht aufhalten; schien das Ziel doch bereits in greifbarer Nähe zu liegen. Sie marschierten ab, und . . . waren seitdem verschollen. Erst Anfang Juni meldete das Kommando des

türkischen Armeekorps in Syrien, daß Kplt. v. Möller und seine fünf Begleiter neun Stunden Wegs von Dschidda durch Araber ermordet worden seien. Wiederum hatte hier eine kleine Schar von durch heißeste Vaterlandsliebe getriebenen Männern ihre Treue zur Heimat mit einem Tode besiegelt, der nicht weniger ruhmvoll ist, als der auf dem Schlachtfelde.

Der Unterseehandelskrieg 1914/15

Als sich britische Kriegsschiffe immer seltener auf See blicken ließen, traten die deutschen Unterseeboote in den Krieg gegen den feindlichen Seehandel ein. Das erste englische Handelsschiff, das diesem zum Opfer fiel, war der Dampfer „Glitra" — 866 B. R. T. —, der am 20. Oktober 1914 an der norwegischen Küste, unfern Stavanger, versenkt wurde. Dieses Vorgehen der deutschen U-Boote war gewissermaßen ein Gegenzug gegen die Absperrung der Mittelmächte vom Weltverkehr durch ihre Gegner, in erster Linie durch Großbritannien.

Es wurde in dem technischen Teil dieses Buches*) bereits darauf hingewiesen, wie britischer Dünkel sich gegen den Gedanken gesträubt hatte, daß en deutsches Tauchboot mehr leisten könne als ein englisches. Wessen letztere fähig waren, wußte man natürlich und schätzte danach das Können der deutschen ein. So war es gekommen, daß man sich bis dahin über Abwehrmaßregeln gegen die unterseeische Kriegführung den Kopf noch nicht zerbrochen hatte. Als die deutschen Schädlinge an der Nordküste Schottlands festgestellt wurden, suchte man das damit zu erklären, daß sie an der norwegischen Küste geheime Schlupfwinkel haben müßten; aber als die „Wasserpest" sich dann immer weiter ausdehnte, konnte man sich der Einsicht nicht länger verschließen, daß die Bedeutung der deutschen Unterseeboote unterschätzt worden war. Und doch hatte es an Warnern im eignen Lande nicht gefehlt, deren Stimmen bis dahin jedoch ungehört verhallt waren.

Zu ihnen gehörte der Schriftsteller Conan Doyle, der beliebte Verfasser der weit über Englands Grenzen hinaus bekannten und gern gelesenen Detektivnovellen. Einige Jahre vor dem Kriege hatte er ein Buch geschrieben, in dem er drei deutsche Tauchboote eine für England so verderbliche Rolle spielen läßt, daß deren Tätigkeit eine Hungersnot im Vereinigten Königreich zur Folge hat, die schließlich die britische Regierung zu einem schimpflichen Friedensschlusse zwingt. Dieses Büchleins dürften sich in den letzten Jahren des Weltkriegs viele erinnert haben, die es vorher mit Vergnügen gelesen hatten, ohne doch zu glauben, daß etwas Ähnliches Wirklichkeit werden könne.

*) Siehe S. 34.

Ernster zu nehmen war aber zweifellos der britische Admiral Sir Percy Scott, der sich unmittelbar vor dem Ausbruche des Weltkriegs in ganz ähnlichem Sinne geäußert hatte. Am 5. Juni 1914 führte er in einer Abhandlung, die in den „Times" erschien, aus, wie England damit rechnen müsse, daß ein Gegner die Gewässer um die britischen Inseln als Kriegsgebiet und für die gesamte Schiffahrt als gesperrt erklären werde. Er könne dann jedes im Sperrgebiet erscheinende Schiff durch U-Boote versenken lassen. Wörtlich heißt es dann: „Finden die Boote Handelsdampfer, so sind diese verloren; und sie geben keinen Pardon. Sie können nicht an Bord der Schiffe gehen, und sie wie in alten Zeiten als gute Prise fortführen. Sie warten nur, bis sie gesunken sind, und kehren heim, ohne zu wissen, wie viele menschliche Wesen sie auf den Meeresgrund geschickt haben." Diesen Ausführungen trat ein anderer britischer Seeoffizier mit dem Bemerken entgegen, daß eine so barbarische Kriegführung in der Gegenwart nicht mehr denkbar sei. Darauf erwiderte Sir Percy am 10. Juni, barbarisch sei schließlich jeder Krieg; sein Zweck sei, den Gegner zu vernichten, ihn an der Stelle anzugreifen, die am verwundbarsten sei; bei England sei das die über das Wasser erfolgende Versorgung mit Lebensmitteln; *greife der Feind also auf die von ihm — Scott — vorausgesetzte Weise an, so benutze er nur ein naheliegendes und einwandfreies Mittel.* Als Lord Sydenham das bestritt, antwortete Sir Percy am 15. Juni: „Nach meiner Ansicht dürfte eine solche Sperre durchaus in der Ordnung sein. Ist sie einmal erklärt, so werden englische oder neutrale Handelsschiffe, die sie mißachten und zu brechen suchen, gut tun, sich nicht auf die menschenfreundlichen Versicherungen des Lord Sydenham zu verlassen und wenn sie dabei versenkt werden, *so könnte das nicht als ein ‚Rückfall in Wildheit und Piraterie in seinen schwärzesten Farben' bezeichnet werden.*" In solchen theoretischen Erörterungen lieben es Angelsachsen, sich als Menschenfreunde und Kulturvertreter aufzuspielen; in der Praxis aber denken sie nicht daran, entsprechend zu handeln. Es sollte sich auch bei ihnen zeigen, daß in der Wirklichkeit — wie immer — die Radikalen siegen. Keinem Engländer ist es eingefallen, dagegen Einspruch zu erheben, als die britische Regierung über 120 Millionen Menschen, welche die Länder der Mittelmächte bewohnen, die Hungersperre verhängte. Diese ist vielmehr im Laufe des Kriegs stetig ausgebaut worden, bis sie zu einer restlosen geworden war und der denkbar schärfste Druck ist auf „die kleinen und schwachen Völker", als deren Beschützer sich die Briten aller Welt gegenüber ausgaben, ausgeübt worden, um zu diesem Ziele zu gelangen. Kein Mensch hat sich den Kopf darüber zerbrochen, ob das ethisch schön oder verdammenswert sei; maßgebend war ganz allein, daß es Erfolg verhieß.

Die deutschen Tauchboote gingen übrigens keineswegs so vor, wie Admiral

Scott das als selbstverständlich angenommen und als „einwandfrei" erklärt hatte. Durch Minen und U-Boote gingen im Oktober 1914 fünfzehn, im November acht, im Dezember vierzehn durchweg englische Dampfer verloren. Es war ein sehr bescheidener Anfang. Im Januar 1915 waren es elf. In allen diesen Fällen und auch später waren die Kommandanten der Boote bemüht, jede unnötige Härte zu vermeiden. Sie forderten an der Oberfläche fahrend oder auftauchend die Kauffahrer durch Flaggensignal zum Beidrehen auf. Blieb dasselbe unbeachtet, so wurde dem Befehl durch einen Kanonenschuß in der völkerrechtlich üblichen Weise Nachdruck verliehen. Der Schiffsführer mußte mit den Papieren an Bord des Boots kommen, wo Flaggenzugehörigkeit, Ladung, das Woher und Wohin festgestellt wurden. Stellte sich das Schiff als feindliches heraus oder als ein mit Bannware befrachteter Neutraler, so wurde es als Prise erklärt. Im allgemeinen war es nicht möglich, diese in einen deutschen Stützpunkt zu bringen; und dann durfte und mußte das Schiff versenkt werden. Dabei wurde weiter mit größter Schonung verfahren. Die Besatzung erhielt hinreichend Zeit, um sich mit ihrem Privateigentum in den Schiffsbooten zu bergen, die dann, nachdem das Schiff versenkt war, im allgemeinen vor einen Hafen geschleppt wurden, wenn sich nicht Gelegenheit bot, sie an einen des Wegs kommenden Neutralen abzugeben. Für die Versenkung der Dampfer wurden meist Sprengpatronen benutzt, nachdem die Ventile geöffnet waren. Teurer wurde es schon, wenn auf Geschützmunition zurückgegriffen werden mußte; und am sparsamsten mußte mit Torpedos umgegangen werden, da diese nur in sehr beschränkter Zahl an Bord zur Verfügung standen. Trotz des stets höflichen und rücksichtsvollen Auftretens der deutschen Seeoffiziere verbreitete die feindliche — allen voran die englische — Presse die infamsten Lügen über die Unmenschlichkeit und Rücksichtslosigkeit, mit der die Kommandanten der U-Boote vorgehen sollten.

Die England durch den Unterseehandelskrieg drohende Gefahr in ihrer ganzen Ausdehnung wurde von den leitenden Männern im Vereinigten Königreich in ihrer ganzen Schwere aber erst erkannt, als deutsche U-Boote in der Irischen See und im Kanal erschienen. Während man der öffentlichen Meinung gegenüber das als völlig belanglos hinstellte, begann man mit größter Tatkraft an ihrer Beschwörung zu arbeiten. Die von der britischen Regierung angeordneten Maßnahmen standen in schroffstem Gegensatz zu denen der deutschen. Während letztere dauernd bestrebt blieb, die Leiden des Kriegs zu mildern, mußten diejenigen der britischen dahin führen, daß immer weitere Kreise von ihnen getroffen wurden. Dazu gehörte auch, daß die Gegenzüge britischerseits es den deutschen Tauchbooten immer mehr erschwerten, der von ihnen bisher verfolgten menschenfreundlichen Taktik treu zu bleiben.

Zunächst wurde den feindlichen Kauffahrern — denn alle englischerseits

getroffenen Anordnungen wurden von den Regierungen der Verbandstaaten alsbald nachgeahmt — befohlen, sich der Flaggen und sonstigen Abzeichen zu bedienen, durch die am Kriege unbeteiligte Staaten ihre Schiffe kenntlich zu machen bestrebt waren. Das war eine Kriegslist, die an sich einwandfrei war; bedenklich wurde sie erst in Verbindung mit weiteren Maßnahmen. Die Schiffsführer wurden nämlich angewiesen, Gewalt der Gewalt entgegenzusetzen. Eine tödliche Waffe besitzt jeder Dampfer einem U-Boot gegenüber in seinem Vorsteven: man wies die Schiffskapitäne an, die U-Boote niederzurennen. Das konnte bei einem unvorsichtigen Verhalten der letzteren ein oder das andere Mal zu dem gewünschten Erfolge führen; aber es war anzunehmen, daß die Kommandanten, gewitzigt durch derartige Angriffe, bald gelernt haben würden, durch Wählen einer entsprechenden Stellung sie ohne weiteres zu vereiteln. Immerhin trat auch hier die Tatsache in die Erscheinung, daß durch die britischen Maßnahmen diesem Kriege ein ganz besonderes Gesicht aufgeprägt wurde; nicht um einen Kampf, an dem nur die bewaffnete Macht, also Heer und Flotte, teilnahmen, sollte es sich handeln, sondern um ein erbarmungsloses Ringen von Volk wider Volk. Daraus hat man deutscherseits nicht die gebotenen Folgerungen gezogen, wie noch gezeigt werden wird. Es trat das zunächst in die Erscheinung gegenüber der nächsten Abwehrmaßregel Englands, der Bewaffnung der Handelsschiffe mit Geschützen „zur Verteidigung", wie man nicht versäumte, heuchlerisch hinzuzufügen. Das Tauchboot wurde übrigens nicht als Kriegsschiff anerkannt, sondern als „Piratenwaffe" erklärt, ein sehr einfaches Mittel, um dem Gegner eine bedrohliche Waffe aus der Hand zu winden. Derartiges ist in der britischen Staatskunst nicht neu. Es wurde in der Einleitung bereits auf die englische Gepflogenheit hingewiesen, den jeweiligen Feind so lange als ein sittlich entartetes Geschöpf hinzustellen, bis aller Welt dieselbe Anschauung suggeriert wurde und sie daran glaubte. Damit ist meist erreicht worden, daß man es auch als berechtigt anerkannte, solchem Abschaum der Menschheit gegenüber jedes, wenn auch sonst nicht eben einwandfreie Mittel in Anwendung zu bringen, um seine militärische Widerstandskraft zu brechen, und dann den Sieg ihm gegenüber in erbarmungslosester Weise zum eigenen Vorteil auszunutzen, den Raub in Sicherheit zu bringen, um den der Krieg entfacht war. Die Engländer haben immer versichert, daß sie aus reinsten Beweggründen, frei von jedem Eigennutz handelten, womit freilich die Tatsachen stets in schroffstem Widerspruch standen. Wenn aber die geschickte britische Staatskunst erreicht hatte, daß die gesamte Menschheit gegen den jeweiligen Gegner Englands voreingenommen war, so durfte man ruhig alles einheimsen, was man zu haben wünschte, indem man darauf rechnen durfte, daß ein allgemeines billigendes „Das geschieht ihm recht" erschallen werde, wenn es dem Gegner Englands schlecht erging, er in brutalster Weise vergewaltigt

wurde. So ist es immer gewesen, so sollte auch Deutschland gegenüber vorgegangen werden, und deshalb suggerierte man nun der Menschheit, das England bedrohende deutsche Tauchboot sei eine gemeine, unritterliche, jeder Menschlichkeit hohnsprechende Waffe.

Nimmt man bei der Frage der Bewaffnung des Kauffahrers einen rein sachlichen Standpunkt ein, so wird man nicht umhin können, zuzugeben, daß man sie ebenso verurteilen muß, wie eine Bewaffnung der Zivilbevölkerung im Landkriege. Wie aus der Denkschrift der deutschen Regierung vom 8. Februar (Anlage 3) ersichtlich ist, nahm auch diese einen solchen Standpunkt ein, indem sie „jede kriegerische Betätigung eines feindlichen Kauffahrteischiffs für völkerrechtswidrig" erklärte; sie behandelte aber die Besatzungen der bewaffneten Handelsschiffe „nicht als Piraten, sondern als Kriegführende". Mit dieser Haltung des Herrn v. Bethmann erklärt sich auch der Inhalt der Anlage 1. Es ist durchaus verständlich, wenn man in Frankreich die Freischützen von 1870/71 als Helden verehrt; aber andererseits wird als berechtigt anerkannt werden müssen, wenn damals deutscherseits nach unzähligen schlimmen Erfahrungen ein Blusenmann, der scheinbar harmlos seines Weges ging, an die nächste Mauer gestellt und erschossen wurde, sobald sich bei ihm eine tödliche Waffe fand. Es ist nicht bekannt geworden, daß die Franktireurs jemals behauptet hätten, daß sie das auseinandergenommene Gewehr oder den Revolver, die sie bei sich trugen, nur „zur Verteidigung" mitgenommen hätten. Solche unverfrorene Behauptungen setzen eben eine eherne Stirn voraus, und die besitzt nur ein Angelsachse. Es gilt also allgemein im Landkriege als Grundsatz, daß ein Mensch, bei dem innerhalb des Kriegsgebiets Waffen gefunden werden, ohne weitere Förmlichkeiten erschossen wird. Wollte man deutscherseits in militärischer Hinsicht nicht schwer benachteiligt werden, so mußte man auch der Bewaffnung von Handelsschiffen gegenüber denselben Standpunkt einnehmen. Das Leben der Besatzung jedes mit Geschützen bewaffneten Kauffahrers mußte als verfallen erklärt werden. Die Redensart von der Verteidigung ist dokumentarisch erst im Herbst 1915 dadurch als Flunkerei nachgewiesen worden, daß Anweisungen der britischen Admiralität auf englischen Dampfern gefunden wurden, durch welche die Schiffskapitäne den Befehl erhielten, jedes gesichtete Tauchboot *anzugreifen*, auch wenn es das Schiff nicht bedrohte. Aus den Urkunden 3, 5, 6 und 7 ist ersichtlich, daß die Bewaffnung der englischen Handelsschiffe nicht nur für die Verteidigung, sondern auch bestimmt war, einem Angriffe zu dienen. Nach Unterbindung des Seeräuberunwesens, seitdem sich der Grundsatz durchgerungen hatte, daß Kriege nur von der bewaffneten Macht der Staaten geführt werden sollten, dieser nicht Angehörige sich jeder feindseligen Handlung gegen die Soldaten des gegnerischen Landes zu enthalten hätten, hatte auch die Bewaffnung von Kauf-

fahrern jede Berechtigung verloren. Der englische Völkerrechtslehrer Oppenheim hat in seinem 1912 erschienenen Buche ebenfalls diese Auffassung vertreten und ausgeführt, daß Handelsschiffe, die andere Schiffe angreifen, ohne selbst von diesen bedroht zu sein, gewärtigen müßten, als Freischützen behandelt zu werden. Sogar der amerikanische Staatssekretär der Äußern, Lansing, erkannte in seinen am 18. Januar 1916 den kriegführenden Regierungen gemachten Vorschlägen betreffs des U-Boot-Krieges an, daß eine Bewaffnung von Kauffahrern in der Gegenwart stets einen offensiven Charakter habe. Dagegen schrieb Archibald Hurd am 16. Dezember 1916 im „Daily Telegraph": „Da sich das Vorgehen der deutschen U-Boote durch nichts von Seeräuberei unterscheidet, beruht das Recht der Führer von Kauffahrern, sich und ihr Eigentum gegen Kaper oder im Dienst des Feindes befindliche Schiffe zu verteidigen, auf Rechtsvorgängen, die bis zum Beginn dieses Krieges niemand (wohl doch nur in England?) in Frage gestellt hat." Dabei ist zu beachten, daß um jene Zeit bereits die obenerwähnten Anweisungen der britischen Admiralität sich in deutscher Hand befanden. Lord Charles Beresford, der schlimmste Deutschenfresser im Vereinigten Königreich, erklärte das Vorgehen der deutschen Tauchboote als „herausfordernd" und es „als Verbrechen, einen Ozeandampfer unbewaffnet in See zu schicken". Der Abgeordnete B. R. Houston schrieb in den „Times": „Vor Jahrhunderten waren die Meere von Seeräubern verseucht, die in ihrem Gebaren ebenso teuflisch waren, wie heutzutage der scheußlichste Hunne. . . . Da unsere schlaffe und verschlafene Koalitionsregierung bei Bezwingung jener Piratenpest, des deutschen U-Boots, etwas langsam ist, so wäre es gut, wenn unsere Kapitäne sich wieder den Waffen eines Hawkins und Drake *) zuwendeten . . . und Seerecht auf eigene Faust machten." Houston setzte dabei eine Prämie von 2000 £ (rund 40 000 M.) für jedes englische Handelsschiff aus, das nachweisen konnte, daß es ein deutsches Tauchboot vernichtet habe. Bereits am 26. März 1913 hatte der Erste Lord der Admiralität Winston Churchill im Unterhause mitgeteilt, daß die Reedereien aufgefordert worden seien, die wertvollsten Dampfer der großen Linien zum Schutz gegen ihnen im Kriege von feindlichen schnellen Kreuzern — an Unterseeboote dachte man damals noch nicht — drohenden Gefahren zu bewaffnen. Die dazu nötigen Geschütze, Munition und Lehrpersonal zur Ausbildung von Bedienungsmannschaften würden von der Admiralität zur Verfügung gestellt werden. Die Schiffe sollten damit jedoch keineswegs den Charakter von Hilfskreuzern gewinnen. Diese Anregung fand bei den Schiffahrtsgesellschaften bereitwillige Unterstützung, und bereits im Mai 1913 konnte der Präsident der Royal Mail Steam Packet Co. seinen Aktionären kundgeben, daß die größeren Dampfer dieser Gesellschaft mit

*) Berüchtigte englische Piratenkapitäne, die in Großbritannien als Nationalhelden verehrt werden.

Geschützen bewaffnet seien. Ende Dezember 1913 veröffentlichte die britische Admiralität ein Verzeichnis von 29 Dampfern, die mit Heckgeschützen ausgerüstet waren, so daß bald nach Ausbruch des Kriegs auch deutsche Kreuzer feststellten, daß englische Liniendampfer bewaffnet waren.

In dieser Hinsicht war also bereits vorgearbeitet worden; aber für die ungeheure Zahl englischer Dampfer reichte das, was an Artillerie vorhanden war, natürlich nicht annähernd aus und mußte erst bestellt werden. Das geschah sofort bei englischen und amerikanischen Werken mit dem Erfolge, daß bereits am 15. Juni 1915 Lord Cecil im Unterhause mitteilen konnte, wie eine große Anzahl englischer Dampfer mit Artillerie bewaffnet sei.

Wenn nunmehr ein deutsches Tauchboot längsseit eines Dampfers mit neutralen Abzeichen auftauchte, so mußte es eines Feuerüberfalls gewärtig sein, der um so bedenklicher war, als ein leichtes Leck das Boot am Tauchen hindert und es an der Oberfläche fahrend nicht schnell genug ist, um sich andern Kriegsschiffen entziehen zu können.

Die Bewaffnung von Kauffahrern im Verein mit Flaggenmißbrauch war also in der Tat eine sehr wirksame Abwehrmaßregel, der nur dadurch wirksam entgegengetreten werden konnte, daß dieselbe deutscherseits als Franktireurunwesen behandelt wurde.

Wenn etwa erwartet werden sollte, daß ein schonendes Vorgehen Deutschlands von dessen Feinden anerkannt werden würde, so war das ein großer Irrtum. In den Augen der britischen Staatsmänner ist die Verleumdung des Feindes ein Kampfmittel wie jedes andere, das bei Neutralen und dem eigenen Volk nicht versagt. Jeder, der im Laufe des Kriegs Gelegenheit hatte, im neutralen und feindlichen Auslande darüber Beobachtungen anzustellen, hat die vergiftende Wirkung dieser scharfen Waffe bestätigt. Immer wieder haben die Seeleute an Bord unserer Kriegsschiffe festgestellt, daß Gefangene ehrlich erstaunt und aufs höchste überrascht gewesen sind, so behandelt zu werden, wie das geschah. Sie berichteten ausnahmslos, daß man ihnen gesagt habe, die Deutschen quälten die in ihre Hand gefallenen Feinde in raffiniertester Weise zu Tode, und hatten es geglaubt.

Durch den Verzicht auf Vergeltungsmaßregeln gegen die Bewaffnung der Kauffahrer haben wir uns militärisch geschädigt.

Es ist hier ähnlich gegangen wie mit den Dumdumgeschossen, die bekanntlich schwerere Wunden schlagen als andere Gewehrmunition, und deren Anwendung völkerrechtlich verboten war. Die Engländer, Franzosen und Russen benutzten sie dennoch. Die gewechselten Noten haben denn auch, wie unschwer vorauszusehen war, zu keinem praktischen Erfolge in dieser Frage geführt, und den Seebefehlshabern war nicht gestattet, den Widerstand feindlicher Kauffahrer als Freischützenkrieg zu behandeln (siehe Anlage 1 bis 4). In solchen Fällen gibt es im Kriege nur eines: „Auge um Auge, Zahn um

Zahn"! Hätte man deutscherseits die Folgerungen aus der Bewaffnung der Kauffahrer gezogen, so wäre diese ein Fehlschlag gewesen; und der spätere ungehemmte Unterseehandelskrieg wäre nicht nötig geworden, durch den die Neutralen in erhöhtem Maße in Mitleidenschaft gezogen, die Stimmung in den betreffenden Ländern gegen Deutschland noch mehr vergiftet wurde, als das durch englische Machenschaften bereits geschehen war. Dieses deutschfeindliche Empfinden hat sich bei einer Reihe von ihnen bis zum Abbruch der diplomatischen Beziehungen, selbst bis zur Kriegserklärung gegen Deutschland verdichtet. Ja man ist britischerseits so weit gegangen, daß man die Bewaffnung neutraler Kauffahrer forderte. In einer Weise, die einem gerissenen Rechtsverdreher Ehre gemacht hätte, wurde dabei ausgeführt, daß damit das betreffende Land sich keineswegs eines Neutralitätsbruchs schuldig mache; nur dadurch, daß man deutscherseits keinen energischen Gegenzug gewagt hat, ist die Bewaffnung der Handelsschiffe zu einer sehr wirksamen Abwehrmaßregel geworden.

So ist es gekommen, daß Kauffahrer stundenlange Gefechte gegen deutsche Hilfskreuzer und Tauchboote geführt haben. In den Bekanntmachungen des deutschen Admiralstabs über die Tätigkeit der U-Boote wurde häufig berichtet, daß in solchen Fällen Kapitäne und Schiffsoffiziere als Gefangene mitgenommen worden seien. Dieses Vorgehen wirkte nicht abschreckend, denn in den maßgebenden Kreisen Englands wußte man ganz genau, daß diesen Leuten kein Haar gekrümmt werden würde.

Außer diesen obenerwähnten wurden in England weitere Maßregeln teils ergriffen, teils in die Wege geleitet. Durch Stahldrahtnetze wurden Fahrthindernisse geschaffen, die immer mehr vervollkommnet wurden. Es wird auf diese in späteren Abschnitten zurückgekommen werden. Kleinere Dampfer, meist Fischdampfer, und Zerstörer kreuzten in den gefährdeten Meeresteilen, hatten jedoch nur geringe Erfolge. Wir werden sehen, wie diese Abwehrmaßregeln im Laufe des Krieges immer mehr ausgebaut wurden. Es gehörte dazu ein ungeheures Material, dessen Beschaffung Riesensummen verschlang, und Jahre brauchte, um wirksam zu werden; denn mit dem Vorhandensein des Stofflichen war es noch nicht geschehen; es bedurfte noch eines in die Hunderttausende gehenden Personals und dessen Schulung, um dem an sich toten Material Leben einzuflößen, es in planmäßiger Weise nutzbar zu machen.

Am 1. Februar 1915 kündigte der deutsche Admiralstab schärfstes Vorgehen gegen bevorstehende englische Truppentransporte an und warnte die Neutralen, sich in Gefahr zu begeben (Anlage 8). Diese Bekanntgabe wurde am 4. erläutert (Anlage 9). Die Gewässer um die britischen Inseln wurden als Kriegsgebiet erklärt, den Neutralen und Passagierdampfern eine Schonfrist bis zum 18. Februar gewährt.

Damit wurde England klar, daß es ernst gemeint war. Die im Lande vorhandenen Vorräte waren gering; noch konnten die Abwehrmaßregeln nicht durchgreifend wirken. Bisher waren die Verluste infolge des Unterseehandelskriegs gering gewesen, von nun an mußte damit gerechnet werden, daß sie in die Höhe schnellen würden. Wenn auch in den Zeitungen von einem „Bluff" gesprochen wurde, der französische Marineminister erklärte, daß man dem Vorgehen der deutschen U-Boote mit großer Ruhe entgegensehe, so war man in den wissenden Kreisen sich doch darüber völlig im klaren, daß es vorläufig eine wirksame Abwehr gegen Tauchboote nicht gebe. In dieser Not wandte man sich an den stets hilfsbereiten Präsidenten der Ver. Staaten von Amerika, Woodrow Wilson, mit der Bitte, die Tätigkeit der deutschen Tauchboote durch diplomatische Schritte einzudämmen, die ja durchaus nicht aussichtslos erschienen. Das Kabinett von Washington hat sich diesem Flehen auch nicht versagt. Wie nötig seine Hilfe gewesen ist, lassen die Verlustzahlen im ersten Kriegsjahre erkennen, die trotzdem von den deutschen U-Booten erreicht wurden; sie mögen deshalb hier folgen:

Oktober	1914	1	Schiff	von	866	B.R.T.	März	1915	27	Schiffe	von	82 915 B.R.T.
November	„	2	„	„	2 084	„	April	„	27	„	„	33 707 „
Dezember	„	1	„	„	419	„	Mai	„	51	„	„	93 083 „
Januar	1915	6	„	„	14 141	„	Juni	„	108	„	„	89 279 „
Februar	„	11	„	„	27 113	„	Juli	„	69	„	„	82 717 „
Zusammen									303	Schiffe	von	426 324 B.R.T.
Dazu an Fischereifahrzeugen verschiedener Art:									239	„	„	38 356 „

Schwer beschädigt wurden außerdem 17 meist größere Dampfer und 3 Fischereifahrzeuge.

Herr Wilson leitete seine Hilfsaktion mit einer Note vom 12. Februar ein, in der er der Erwartung Ausdruck gab, daß Leben und Gesundheit von Bürgern der Ver. Staaten auch in der Kriegszone nicht gefährdet würden; die amerikanische Regierung müsse sonst die deutsche für alle amerikanischen Interessen zugefügten Schäden verantwortlich machen (Anlage 10).

Die deutsche Regierung rechtfertigte in einer Note vom 16. Februar ihr Vorgehen mit dem Aushungerungsplan Englands der Einfuhr von Bannware, namentlich von Munition aus den Ver. Staaten und lehnte jede Verantwortung ab (Anlage 11).

Am 22. versenkte ein U-Boot den Truppentransportdampfer „192" bei Beachy Head. Der durch eine Mine leck geschlagene britische Hilfskreuzer „Clan Macnaughton" — 4985 B. R. T. — sank so schnell, daß 20 Offiziere, 260 Mann seiner Besatzung ertranken. Am 24. um 4 Uhr nachmittags ging ein Truppentransportdampfer mit 1800 Soldaten an Bord bei Eastbourne wahrscheinlich durch eine Mine unter. Bei Kap Barfleur waren der französische Dampfer „Ville de Lille" — 997 —, am 15. bzw. 20. die englischen Dampfer „Dulwich" — 3289 — und „Ben Cruachen" — 3092 — in der

Irischen See, sowie der englische Dampfer „Cambank" — 3112 — und „Brankſome Chine" — 2026 —, am 20. „Downſhire" — 365 —, am 23. der englische Dampfer „Oakbey" — 1976 —, am 24. „Western Coaſt" — 1166 —, „Deptford" — 1208 —, „Harpalion" — 5867 , „Rio Parana" — 4015 — torpediert worden. Es waren weniger die Verluſte an ſich bedenklich, als vielmehr die Gegend, in der die Angriffe der deutſchen Tauchboote ſtattgefunden hatten. Letzteres war ein Beweis dafür, auf wie große Entfernungen von ihren Stützpunkten die deutſchen Boote verwendungsfähig waren. Bei Ste. Marie ſur Sonne, in der Iriſchen See, an der Nord- und Süd-, an der Weſt- und Oſtküſte Englands und Schottlands waren ihnen Schiffe zum Opfer gefallen.

Am 11. März ſank der britiſche Hilfskreuzer „Bayano" — 5948 — bei Corſtwall Point. Nur 8 Offiziere, 18 Mann von der 250 Köpfe ſtarken Beſatzung vermochten ſich zu retten. Eine Reihe zum Teil ſtattlicher Dampfer wurde im Kanal, im Briſtol-Kanal und bei den Scilly-Inſeln in die Tiefe geſchickt. Bis nach der Weſtküſte Irlands dehnten die deutſchen Boote ihre Streifen aus. 40 meiſt engliſche Schiffe wurden von ihnen im Februar und März verſenkt; zwei weitere wurden ſchwer beſchädigt.

Von durch die britiſche Regierung veranlaßten Freiſchützenfällen zur See waren um jene Zeit zwei zu verzeichnen: Eine Dampfjacht ohne Flagge beſchoß im St. Georgs-Kanal ein deutſches Tauchboot, und ein engliſcher Dampfer verſuchte erfolglos ein anderes niederzurennen. Trotz dieſer Fälle hielten die deutſchen Kommandanten an der von ihnen bisher verfolgten menſchenfreundlichen Taktik feſt (Anlage 5).

Größer als die unmittelbaren Folgen des Unterſeehandelskriegs waren die mittelbaren: Hunderte von Dampfern wagten zunächſt nicht auszulaufen, ſondern blieben untätig im Hafen, eine Reihe von Dampfſchiffsgeſellſchaften ſtellte zunächſt ihren Betrieb ein; Tauſende von Seeleuten feierten, weil ſie ſich der von den Tauchbooten drohenden Gefahr nicht ausſetzen mochten; die Kriegs- und Verſicherungsprämien ſchnellten um das Doppelte in die Höhe, die Lebensmittelpreiſe und Frachten ſtiegen ſprunghaft, z. B. die Frachten für eine Tonne Getreide von Argentinien von 12½ auf 70 Shilling; Ein- und Ausfuhr gerieten ins Stocken. Da der glatte Abſatz der Erzeugniſſe nicht mehr geſichert ſchien, ſo ſchränkten die Fabriken ihren Betrieb ein, was eine Zunahme der Arbeitsloſigkeit nach ſich zog; Truppenteile weigerten ſich, die kurze Fahrt über den Kanal nach Frankreich zu machen. Das alles waren vorübergehende Erſcheinungen, aber Symptome dafür, wie die Drohung mit dem Unterſeehandelskriege auf den Engländer wirkte. Niemals war ihm ein Krieg ſo unmittelbar auf den Leib gerückt wie dieſer von ihm gegen das denkbar friedlichſte Volk aus Habgier entfachte.

Die Verluſte der deutſchen Tauchboote hielten ſich in mäßigen Grenzen.

Am 4. März wurde „U 8" bei Dover von einem Zerstörer versenkt; 4 Offiziere, 25 Mann fielen in Gefangenschaft. Am 10. erlag „U 12" dem Zerstörer „Ariel" — 1911, 820 T. —, dem der Fischdampfer „Strathisla" Handlangerdienste geleistet hatte. Von der 28 Köpfe starken Besatzung wurden 10 geborgen. Die Besatzung der „Strathisla" erhielt eine Prämie von 2800 M.; immer 100 M. für den Kopf jedes getöteten oder gefangenen Deutschen. 18 Mann der braven Besatzung von „U 12" fand den Heldentod. Wahrscheinlich am 25. März ist das von Kapitänlt. Weddigen geführte „U 29" durch ein britisches Hilfsschiff, das die schwedische Flagge führte, auf nicht aufgeklärte Weise vernichtet worden; möglicherweise auf ähnliche Weie wie später „U 27", von dem auch nie etwas gehört worden wäre, wenn nicht eine Anzahl Amerikaner geplaudert hätte. Die britische Admiralität hat später bekannt gegeben, das Boot sei bei den Orkneys von einem S. M. Schiffe — das war die „Baralong" auch — versenkt worden, nachdem es zwei Torpedos gegen ein britisches Kriegsschiff abgefeuert hatte. Der Umstand, daß dieser unzweifelhaft große Erfolg, der Deutschland seinen volkstümlichsten Seehelden kostete, ganz entgegen der den Briten eignen Großsprecherei nicht in alle Welt hinausgeschrien wurde, läßt im Verein mit den vielen Fällen unritterlichen und grausamen Verhaltens britischer Seeoffiziere darauf schließen, daß da eine so gemeine Teufelei mitgespielt haben wird, daß man es — nicht aus Scham, sondern aus praktischen Erwägungen heraus — für richtiger gehalten hat, nichts über die näheren Umstände verlauten zu lassen, die sich dabei abgespielt haben. Am 12. Juni wurde das Tauchboot „U 14" vernichtet.

Die erste Vernichtung eines deutschen Tauchboots löste in England neben Begeisterung auch Wutausbrüche gegen die Besatzung aus. Scheinbar unter dem Druck der öffentlichen Meinung, in Wirklichkeit als Abschreckungsmittel — das allerdings gänzlich versagte —, verfügte die britische Admiralität, daß gefangene Besatzungen deutscher Tauchboote nicht als ehrliche Kriegsleute, sondern als Piraten zu behandeln, d. h. in ein Gefängnis zu sperren seien. Ein deutscher Protest blieb unbeachtet (Anlage 14), und so mußte denn zu den deutscherseits angekündigten Vergeltungsmaßregeln geschritten werden: eine der Zahl der eingesperrten deutschen U-Bootleute entsprechende englischer Armeeoffiziere wurde ebenfalls in ein Gefängnis gebracht und diese „Repressalie" verfehlte denn auch ihre Wirkung nicht (Anlage 15 bis 17).

Der schwedische Schiffskapitän Nilson berichtete um jene Zeit, daß der von ihm geführte Dampfer im Kanal von englischen Marinemannschaften geentert worden sei, deren Befehlshaber ihm mitgeteilt habe, daß sie ein Stück mitfahren würden, um unterwegs etwa erscheinende U-Boote abzuschießen. Die Verwahrung des Schiffers blieb unbeachtet.

In England war die den Neutralen gewährte Frist bis zum 18. Februar dazu ausgenutzt worden, um die eignen Schiffe möglichst gegen die von den

U-Booten drohende Gefahr zu schützen. Was an Geschützen vorhanden war, wurde an Bord der wertvollsten Dampfer aufgestellt und diese mit neutralen Abzeichen versehen. Um die öffentliche Meinung zu beruhigen, wurde bekannt gegeben, daß eine große Zahl leichter Seestreitkräfte in die bedrohten Gewässer entsandt sei. Inzwischen wurde der Pressefeldzug gegen den Unterseehandelskrieg fortgesetzt; man zeterte über „barbarische Kriegführung" und „Piraterie", „Herausforderung der gesamten Menschheit" und erzählte geschickt aufgemachte Greuel, die von den deutschen „Verbrechern" an Bord der Tauchboote begangen sein sollten. Wieder trat hier das Streben in die Erscheinung, der gesamten Kulturwelt zu suggerieren, daß der England bedrohende Unterseehandelskrieg ein Unternehmen sei, wie es eben nur die „Hunnen" erdenken könnten. Und wieder ist der damit verfolgte Zweck zum großen Teile erreicht worden.

Englands Ausfuhr wies — nach Reuter — im Dezember 1914 bereits ein Minus von 390 Millionen M. auf. Die tatsächlichen Verluste durch den Unterseehandelskrieg rechtfertigten bis jetzt nicht die Sorgen, die ganz England nervös machten, aber das Ahnen schweren kommenden Unheils durch ihn führte zu allerhand Gerüchten und Übertreibungen. So hieß es z. B. am 7. Februar, es wären 17 Dampfer überfällig, und man fürchtete, daß sie verloren seien. Am 9. Februar veröffentlichte die Londoner „News" eine Liste von 21 englischen und französischen Schiffen von zusammen 145 050 B. R. T., von denen jede Nachricht fehle. Die meisten befänden sich auf der Heimreise.

Der Postdampferdienst zwischen Folkestone und Boulogne wurde eingestellt. Ein schwedischer Kapitän meldete, daß er auf der Rückreise durch die Nordsee nur Dampfern mit skandinavischen Abzeichen und nicht einen einzigen unter englischer Flagge begegnet sei.

Die britische Regierung suchte die Zufuhr von Lebensmitteln, die sehr knapp waren, dadurch zu sichern, daß sie — nach „Daily Chronicle" — eine Prämie von einem Zehntel des Werts der Ladung aussetzte und gleichzeitig bekannt gab, daß Seeleuten, die im Dienste der englischen Schiffahrt zuschaden kämen, dieselben Entschädigungen gezahlt werden würden, wie den Angehörigen der Königlichen Flotte, die im Kriege fielen oder verwundet würden.

Wilson hatte am 22. Februar an die Kriegführenden betreffs des Warenverkehrs und des Minenlegens Vorschläge unterbreitet (Anlage 12). Während die deutsche Regierung sich denselben gegenüber sehr entgegenkommend äußerte (Anlage 13), nahmen die britische und französische eine schroff ablehnende Haltung ein. Sie erklärten am 1. März, daß alle aus Deutschland kommenden oder dorthin bestimmten Ladungen auf neutralen Schiffen beschlagnahmt werden würden.

Auch im zweiten Monat des Unterseehandelskriegs befriedigten dessen Ergebnisse. Es gehörten dazu nicht nur die von U-Booten versenkten Schiffe,

sondern auch die von deutscherseits gelegten Minen geforderten Opfer. Es muß einer späteren Zeit vorbehalten bleiben, den dabei entfalteten Mut und die Tatkraft ihrem vollen Werte nach an der Hand von Unterlagen zu würdigen, die jetzt noch fehlen. Die Verhältnisse haben es mit sich gebracht, daß hier ein stilles Heldentum tätig war, das ohne Aussicht auf strahlenden Ruhm allein um des Vaterlandes willen zu wirken, und auch zu sterben gewußt hat. Bis nach der Kolahalbinsel im fernen russischen Norden lagen damals bereits deutsche Streuminen, die im ersten Jahre mehreren Kauffahrern verhängnisvoll geworden sind.

Am 4. April sandte die deutsche Regierung eine Note an die der Vereinigten Staaten, in der angeregt wurde, die Frage der Lebensmittelversorgung der deutschen Zivilbevölkerung und die Frage der Kriegszeuglieferungen an die Verbandsmächte im Sinne wahrer Neutralität zu regeln; die Antwort lautete dahin, daß ein anderes Verhalten der amerikanischen Regierung eine Verletzung der Neutralität sein würde; echt angelsächsische Auffassung. Ehe diese Verhandlungen zu einem Ergebnis geführt hatten, sollte ein Zwischenfall eintreten, der die Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten ernstlich zu trüben geeignet und damit der englandfreundlichen Regierung hochwillkommen war. Am 7. Mai 1915 wurde der englische Schnelldampfer „Lusitania" — 1906, 31 550 T. — südlich Irland torpediert. Da die Detonation die an Bord befindliche Munitionsladung ebenfalls zum Aufliegen brachte, so sank das große Schiff sehr schnell, und viele Fahrgäste, unter ihnen auch etwa hundert amerikanische, büßten das Leben ein. Der deutsche Botschafter in Washington hatte eine Warnung vor Benutzung des Dampfers in den Vereinigten Staaten veröffentlichen lassen; und so hatten die Menschen, die sie in den Wind schlugen, es sich füglich selbst zuzuschreiben, wenn sie zuschaden kamen. Der von den verschiedenen Regierungen sofort aufgegriffene Fall löste in England, Amerika und Südafrika ungeheure Empörung aus. In London und in Südafrika kam es zu Progromen gegen die Deutschen. Der amerikanischen Regierung bot der Fall einen Vorwand, weiter im Sinne der englischen Freunde vorzugehen. Wilson sandte am 15. Mai seine erste Note in dieser Angelegenheit nach Berlin, in der die Einstellung des U-Kriegs gefordert wurde (Anlage 10). Die am 28. Mai erfolgende Antwort lautete entgegenkommend. Die deutsche Regierung sagte bereitwillig Regelung aller Schadenersatzansprüche zu, betonte jedoch, daß die Verwendung der Tauchboote nicht geändert werden könne, solange die völkerrechtswidrigen Maßnahmen Englands wie Flaggenmißbrauch, Bewaffnung von Kauffahrern usw. nicht aufhörten und die Kriegszeuglieferungen der Vereinigten Staaten andauerten.

Aber die Versenkung der „Lusitania" sollte nicht die einzige Handhabe für die Regierung der Vereinigten Staaten bleiben. Die Angriffe auf deutsche Kriegsschiffe durch englische „friedliche" Kauffahrer wurden am 14. Mai durch

einen neuen Fall vermehrt, indem ein englischer Dampfer unter norwegischer Flagge ein deutsches Tauchboot niederzurennen versuchte.

In der Nacht zum 30. Mai versenkte „U 21" südlich Lemnos einen feindlichen Dampfer und am 31. einen britischen Hilfskreuzer von etwa 12 000 T. in der Nähe der Insel Strato.

Auf die Vorwürfe der Verbandspresse betreffs einer barbarischen, jedem Gefühl für Menschlichkeit hohnsprechenden Kriegführung seitens deutscher Unterseeboote wies die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" vom 6. Juli 1915 auf nachstehende in der Türkei vorgekommene Fälle hin:

1. Am 12. Mai 1915 wurde der türkische armierte Dampfer „Ittihad", der im Hafen von Panderma Ladung nahm, ohne vorherige Warnung mit Torpedoschüssen angegriffen. Die Schüsse gingen fehl und trafen den Quai.

2. Am 18. Mai wurde der türkische unbewaffnete Handelsdampfer „Dogan" auf der Fahrt von Panderma nach Konstantinopel ohne Warnung von einem englischen U-Boot mit Torpedoschuß angegriffen. An Bord befanden sich 700 Fahrgäste, darunter viele Frauen und Kinder. Der Schuß ging vorbei.

3. Am 25. Mai wurde der unbewaffnete deutsche Dampfer „Stambul" im Bosporus von einem englischen Boot ohne vorherige Warnung mit Torpedoschuß angegriffen und getroffen.

Alle drei Dampfer standen zur türkischen Armee und Marineverwaltung in keinerlei Beziehung.

4. Am 31. Mai wurde der unbewaffnete Dampfer „Madeleine Rickmers" in Panderma von einem englischen Boot ohne vorhergehende Warnung mit Torpedoschuß angegriffen und getroffen. Der Dampfer lud Waren für Konstantinopel. Es befanden sich weder Truppen noch Kriegsmaterial an Bord.

5. Der unbewaffnete Dampfer „Willy Rickmers", der vorschriftsmäßig durch großes rotes Kreuz auf weißem Grund als Lazarettschiff kenntlich gemacht war und mehrere hundert Verwundete an Bord hatte, wurde am 1. Juni bei San Stefano ohne vorhergehende Warnung von einem englischen U-Boot angegriffen.

Während die englische Regierung alle Mittel in Bewegung setzt, um darzutun, daß die deutschen U-Boote — in einem Gebiet, vor dessen Gefahren eindringlich gewarnt worden ist — durch ihr Vorgehen unmenschlich und verwerflich handelten, schonten englische Boote, ohne eine Warnung für nötig zu halten, in ihrem Aktionsgebiet weder Passagierdampfer noch Lazarettschiffe.

Alle solche Beschuldigungen, mochten sie auch noch so gerechtfertigt sein, blieben jedoch stumpfe Pfeile; denn sie fanden in der sogenannten neutralen Presse keine Aufnahme.

Am 8. Juli 1915 erwiderte das deutsche Auswärtige Amt auf die ameri-

kanische Note vom 10. Juni, wie Englands Verhalten dasjenige der deutschen U-Boote bestimmend beeinflusse und nur Großbritannien, nicht Deutschland, dafür verantwortlich zu machen sei, wenn amerikanische Angehörige und Interessen litten; übrigens sei Deutschland bereit, vorher angemeldeten amerikanischen Passagierdampfern unter amerikanischer Flagge freie und sichere Fahrt durch das Sperrgebiet zu gewährleisten (Anlage 12). Diese liebenswürdige Haltung fand in Washington keine entsprechende Aufnahme: Wilson verwarf die gemachten Vorschläge kurzerhand und erklärte, die amerikanische Regierung müsse neue Schädigungen amerikanischer Bürger als unfreundlichen Akt ansehen (Anlage 24).

Infolge der Auslegung vieler Streuminen in den feindlichen Gewässern hörte für den deutschen Admiralstab die Möglichkeit auf, die Verluste der feindlichen Kauffahrtei voll einzuschätzen. Über das, was die deutschen Boote zur Strecke gebracht hatten, gaben allerdings die Berichte der Kommandanten zuverlässige Auskunft, wenn sie nach langem Kreuzen in die heimischen Stützpunkte zurückkehrten, um ihre Vorräte aufzufüllen und ihren Besatzungen nach nervenaufreibendem Dienst eine kurze wohlverdiente Ruhe zu gönnen. Aber darüber, was nicht heimgekehrten Booten und den Minen zum Opfer gefallen war, konnten nur feindliche Nachrichten Auskunft geben. Die Regierungen der Verbandsstaaten hatten jedoch ein Interesse daran, über diese Verluste nichts verlauten zu lassen. Immerhin sickerte doch soviel durch, daß daraus ersehen werden konnte, wie die Minenleger nicht umsonst arbeiteten. Die britische Regierung gab am 29. März bekannt, daß am 18. Februar bis zum 24. März 22 Dampfer, darunter einer durch Minen, vom 25. bis 31. März 5 weitere Schiffe von 16 220 T. versenkt seien. Nachrichten aus Zeitungen, die zu erzählen wußten, daß vom 18. Februar bis 25. März im Kanal allein 70 größere Dampfer von 250 000 T. vernichtet worden seien, verdienen keinen Glauben und waren nur als Anzeichen von Nervosität aufzufassen. Das Handelsamt bezifferte die Verluste im März auf 33 englische Dampfer — 61 383 T. —, davon 26 — 49 499 T. — durch Torpedos, sowie 25 Segler von 8110 T. Nach den Meldungen der U-Bootkommandanten und andern zuverlässigen Quellen betrugen die feindlichen Schiffsverluste in derselben Zeit 59 Dampfer — 125 600 T. —, 4 Segler — 6300 T. —. Der Ton, auf den die englische Presse bei Besprechung des Unterseehandelskriegs gestimmt war, ließ erkennen, daß bereits diese Schäden als empfindlich gefühlt wurden. Auch der größte Optimist konnte nicht erwarten, daß Großbritannien vom Weltverkehr abgeschnitten werden könne. Das wäre auch einer zehnmal so großen Anzahl von Booten, wie sie tatsächlich zur Verfügung stand, nicht möglich gewesen. Was dauernd erstrebt und auch erreicht worden ist, war die Störung der Versorgung der Verbandsstaaten und eine stete Verringerung des Schiffsraums.

Die Bewaffnung der Kauffahrer nahm inzwischen ihren Fortgang und — nach „Daily Chronicle" — hatten alle seit Anfang April in Kanada angekommenen englischen Dampfer Kanonen und Maschinengewehre an Deck stehen. Wenn man in den feindlichen Ländern den Unterseehandelskrieg als total verfehlte Kriegsmaßregel kennzeichnet, so ist das erklärlich; weniger, daß es auch an inaktiven deutschen Seeoffizieren nicht gefehlt hat, die eine gleiche Ansicht vertraten. So erklärte ein viel genannter Herr, daß der U-Krieg keine tödlich treffende Waffe sei, mit der England auf die Knie gezwungen werden könne, sondern vielmehr einer Nadel vergleichbar wäre, „die nur die Epidermis ritze". Die immer drohender werdende Haltung der Vereinigten Staaten veranlaßte den sehr hochgeschätzten Admiral v. Truppel, der in geschäftlichen Beziehungen zur Hamburg-Amerika-Linie stand, am 4. Juli eine Abhandlung im „Roten Tag" zu veröffentlichen, in der er ausführte, wie groß die Gefahren volkswirtschaftlicher und militärischer Natur seien, wenn Amerika auf die Seite von Deutschlands Feinden trete; vereint mit England würden die wenigen noch vorhandenen Neutralen gezwungen werden, gegen die Mittelmächte Partei zu ergreifen. Die Streitfragen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten, um die es sich handle, seien die Kriegszeuglieferungen Amerikas, seine protestlose Duldung englischer Vergewaltigung der Rechte Neutraler zu deutschem Nachteil einerseits und unsere Erklärung der einheimischen Küstengewässer als Kriegsgebiet sowie die von deutschen U-Booten befolgte Kriegführung andererseits. Da müsse man fragen: „Können wir durch den Unterseehandelskrieg England niederzwingen?" Würde diese Frage verneint, so würden die U-Boote eine bessere Verwendung im Mittelmeer, am Suez-Kanal und bei den Dardanellen finden. Der U-Krieg könne dann zugunsten einer — verbesserten — Neutralität und Freundschaft Amerikas aufgegeben werden, die uns auch nach dem Kriege von großem Vorteil sein werde. . . ." Darauf antwortete Reichstagsabgeordneter Stresemann sehr scharf am 9. Juli und warf dem Admiral vor, daß er mit seinen Ausführungen die deutschen Interessen schwer schädige, indem er gerade in dem Augenblick auf alles hinweise, was die Vereinigten Staaten dem Deutschen Reiche an Schaden zufügen könnten, in dem die deutsche Antwortnote in Washington überreicht werden solle. Konteradmiral Foß hatte bei der Abhandlung besonders an dem Satze Truppels zu tadeln: „wir könnten dann den U-Krieg . . . aufgeben . . . zugunsten der Freundschaft Amerikas, die uns auch noch nach dem Kriege von großem Vorteile sein würde"; „eine solche Nachgiebigkeit möge gut sein für eine große Dampfschiffsgesellschaft einem Reiche gegenüber, mit dem sie in lebhaftem Verkehr stehe; aber niemals für die Regierung eines sich selbst achtenden großen Landes". Die Hamburg-Amerika-Linie, deren Direktion letzteren Artikel gelesen hatte, nahm daraus Veranlassung, an den Admiral Foß zu schreiben, daß für diejenigen Kreise, denen bekannt sei, daß

Herr Admiral Truppel zur H.A.L. in Beziehungen stehe, die Vermutung nahe liegt, die Direktion halte eine solche Nachgiebigkeit den Vereinigten Staaten gegenüber für geboten, das sei durchaus nicht der Fall; man mißbillige vielmehr den Artikel des Herrn v. Truppel und habe infolgedessen Veranlassung genommen, die Beziehungen zu Herrn v. Truppel zu lösen.

Die Verluste der feindlichen Kauffahrtei im ersten Kriegsjahre betrugen 428 Schiffe. Von diesen wurden vernichtet:

1. Durch Tauchboote:

152	Dampfer usw. von	402 600 B. R. T.
151	Fischereifahrzeuge von . . .	22 504 B. R. T.
303	Schiffe von	425 104 B. R. T.

2. Durch Minen:

30	Dampfer usw. von	63 992 B. R. T.
56	Fischereifahrzeuge von . . .	10 345 B. R. T.
86	Schiffe von	74 337 B. R. T.

3. Durch andere Ursachen:

8	Dampfer usw. von	14 333 B. R. T.
31	Fischereifahrzeuge von . . .	5 507 B. R. T.
39	Schiffe von	19 840 B. R. T.

4. Zusammen:

190	Dampfer usw. von	480 925 B. R. T.
238	Fischereifahrzeuge von . . .	38 356 B. R. T.
428	Schiffe von	519 281 B. R. T.

Dazu durch deutsche Kreuzer im Auslande aufgebracht oder versenkt: 70 Schiffe von 283 430 B. R. T.; also zusammen: 498 Schiffe von 794 426 B. R. T.; davon waren englisch: 438 Schiffe von 700 533 B. R. T.

Auch die Verluste der Kriegsflotten waren beträchtlich. Soweit die britische in Betracht kam, betrafen sie meist ältere Schiffe und in England hatte eine fieberhafte Rüstung eingesetzt, durch welche die Verluste mehr als ausgeglichen wurde. Ob man so gehandelt haben würde, wenn man imstande gewesen wäre, in die Zukunft zu blicken, erscheint nicht eben wahrscheinlich. Wären die für den Ausbau der Kriegsflotte verwendeten Mittel für den Bau von Handelsdampfern verwendet worden, so würde die Lage des Verbandes in den letzten Kriegsjahren eine unzweifelhaft günstigere gewesen sein.

Die Kriegsflotten haben im ersten Kriegsjahre eingebüßt:

England	48	Schiffe	von	254 810 T.	und 7 Hilfskreuzer von 55 583 B.R.T.
Frankreich	15	„	„	29 741 „	
Italien	7	„	„	18 690 „	
Rußland	9	„	„	24 425 „	
Japan	3	„	„	4 200 „	
zusammen	82	Schiffe	von	331 866 T.	und 7 Hilfskreuzer von 55 583 B.R.T.

Nach Schiffsklassen verlor:

England 8 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 5 kleine Kreuzer, 3 Kanonenboote usw., 16 Zerstörer usw., 10 U-Boote, 7 Hilfskreuzer;

Frankreich 1 Linienschiff, 1 Panzerkreuzer, 1 Kanonenboot, 6 Zerstörer, 5 U-Boote;

Italien 2 Panzerkreuzer, 4 Zerstörer, 1 U-Boot.

Rußland 1 Panzerkreuzer, 1 kleiner Kreuzer, 5 Kanonenboote, 1 Zerstörer, 1 U-Boot.

Das zweite Kriegsjahr 1915/16

Ostsee

Um die Mitte des August 1915 hat seitens der deutschen Flotte eine Anzahl von Angriffen auf den Rigaischen Meerbusen und die Alandsinseln stattgefunden, die offenbar zueinander in Beziehung standen, doch kann nicht gesagt werden, in welcher. Über die dabei verfolgten strategischen Ziele ist nichts bekannt geworden, auch darüber wissen wir nichts, ob sie ganz oder teilweise erreicht, ob sie aus irgendwelchen Gründen aufgegeben worden sind. Feindliche Berichte behaupten, sie seien gescheitert. Es ist wahrscheinlich, daß das Verhalten der Flotte mit dem des deutschen Ostheers zusammenhängt; und wenn die Flotte von einer Verfolgung der erfochtenen Erfolge Abstand genommen hat, das nicht ohne das Einverständnis des dort führenden Generalfeldmarschalls v. Hindenburg, des größten Strategen unserer Tage, geschehen sein wird.

Eine deutsche Flotte hatte zunächst die Einfahrt in den Rigaischen Meerbusen erzwungen. Über die Stärke der dabei mitwirkenden deutschen Seestreitkräfte hat der Admiralstab in Berlin nichts veröffentlicht; russische Berichte geben sie auf 9 Panzerschiffe, 12 Kreuzer und viele Torpedofahrzeuge an.

Die westliche Einfahrt zum Rigaischen Meerbusen war durch Minen gesperrt und russische leichte Seestreitkräfte bewachten die Fahrthindernisse. In erster Linie mußten die feindlichen Fahrzeuge zurückgetrieben werden, um mit dem Wegräumen der Höllenmaschinen beginnen zu können. Dabei haben auf seiten der Verteidigung Flieger und Tauchboote eingegriffen. Nach russischen Berichten sollen in dieser Zeit ein deutscher Kreuzer und zwei Torpedoboote beschädigt worden sein. Es ist bekannt, wie wenig zuverlässig die russischen Veröffentlichungen sind, und es wird deshalb weiterhin gesagt werden, was der deutsche Admiralstab darüber bekanntgegeben hat.

Jedenfalls konnte am 11. mit den Aufräumungsarbeiten begonnen werden, die eine Durchfahrtlücke in der sehr geschickt angelegten Sperre schaffen sollten. Die Ungunst des Wetters erschwerte das Werk und die Russen waren bemüht, das jeweilig an einem Tage Erreichte wieder zu vernichten. Ge-

legentlich der Besprechung des russischen Minenmaterials ist bereits darauf hingewiesen worden, wie dessen Eigenart dahin führte, daß das vielfach in selbsttätiger Weise geschah. Und damals war diese Eigenart unsern Minensuchern noch nicht so bekannt, wie das später der Fall war.

In diesen Tagen haben die Deutschen durch Minen zwei Boote verloren. Ein Vorstoß russischer Zerstörer wurde durch deutche Torpedoboote abgewiesen. Am 17. war endlich eine Durchfahrtlücke geschaffen, so daß die deutschen Schiffe südlich Sworbe in den Meerbusen eindringen konnten. Leichte Seestreitkräfte müssen aber bereits am 16. eingelaufen sein, denn ein 2000 Raumtonnen großer russischer Hilfsdampfer ist an diesem Tage durch den Torpedo eines deutschen Tauchboots versenkt worden. Die russischen Seestreitkräfte haben sich in Richtung auf den Moonsund zurückgezogen. Mit ihnen kam es am 19. zu Gefechten, in denen die Kanonenboote „Sjiwutsch" und „Korejetz" (1907, 890 T.) nach tapferer Gegenwehr durch Artillerie und Torpedo vernichtet wurden. „An einer andern Stelle", also vielleicht im südlichen Teil des Golfs, wurde am 21. ein Zerstörer der „Emir Bucharski"-Klasse (1905, 580 T., 25 Kn., 2 St. 10-, 1 St. 3,7 cm-SK, 3 T.D.R., 97 M. Bef.) vernichtet, der große Zerstörer „Nowik" (1911, 1280 T., 37 Kn., 4 Sck. 10,5 cm-SK, 3 St. 45 cm-T.D.R., 140 M. Bef.) sehr schwer beschädigt. Die Deutschen verloren in diesem Zeitabschnitt ein Torpedoboot durch Minen, ein zweites mußte auf Strand gesetzt, ein drittes konnte beschädigt in einen deutschen Stützpunkt gebracht werden. Der Hafen von Pernau wurde durch die Versenkung von vier Handelsdampfern gesperrt. Deutsche Torpedoboote deckten diese Arbeit und es kam zwischen ihnen, den Hafenbatterien und Feldgeschützen zu Feuergefechten. Ein russischer Dampfer und sechs Segler wurden versenkt. Am 21. haben die deutschen Schiffe den Meerbusen wieder verlassen. Russische Berichte besagen, daß die Deutschen vom 16. bis 21. zwei Kreuzer und acht Torpedoboote verloren hätten, mehrere Handelsdampfer seien bei Pernau in russische Hand gefallen; eine bei Pernau versuchte Landung sei vereitelt worden. Der Präsident Rodzianko teilte der Duma mit, daß die Deutschen in der Schlacht im Rigaischen Meerbusen den Schlachtkreuzer „Moltke", drei Kreuzer und sieben Torpedoboote verloren hätten. Die Petersburger Telegraphen-Agentur meldete am 24. August: „Das Gefecht zwischen dem alten Linienschiff ‚Slava' und dem feindlichen Dreadnought (‚Moltke'?) war sehr ungleich; doch wurde das feindliche Schiff wirksam verhindert, die Durchfahrt zu erzwingen." (Der „Slava" geschieht in den deutschen Berichten überhaupt keiner Erwähnung.) „Nebel und Regen begünstigten den Feind, den wir nicht beobachten konnten. Er fand so Gelegenheit, die Minen in der Einfahrt zu entfernen. Das kostete den Deutschen einige Linienschiffe und einen Kreuzer. In der Nacht vom 17. zum 18. versuchte der Feind, mit zwei seiner besten Torpedoboote die ‚Slava' anzugreifen. Bei Tagesanbruch kehrten

die feindlichen Torpedoboote zurück und trafen auf den Zerstörer ‚Nowik', der sofort den Kampf aufnahm. Nach 20 Minuten war eines der feindlichen Boote schwer beschädigt. Sie brachen das Gefecht ab; das beschädigte Boot ist offenbar gesunken." Darüber heller Jubel in Petersburg und Paris.

Auf diese russischen Presseäußerungen hat der deutsche Admiralstab erwidert, daß es sich nicht um eine „Schlacht", sondern um Gefechte gehandelt habe, an denen nur leichte russische Streitkräfte beteiligt gewesen seien. Kein größeres deutsches Schiff, insbesondere kein Kreuzer, sei gesunken oder ernstlich beschädigt worden. Eine Landung in Pernau sei nicht beabsichtigt gewesen, habe also auch nicht vereitelt werden können. Die dort auftretenden deutschen Torpedoboote sollten lediglich die Sperrung von Pernau decken, und diese sei erreicht worden. Eine Erklärung für die Räumung des Meerbusens aber wird — aus vielleicht guten Gründen — nicht gegeben.

Zu derselben Zeit, in der deutsche Flottenabteilungen gegen den Rigaischen Meerbusen vorgingen, griff eine Abteilung auch die zu dem Alandarchipel gehörige Insel Utö an. Bei Tagesanbruch erschienen deutsche Linienschiffe in Begleitung eines kleinen Kreuzers und einiger Torpedoboote an der klippenreichen Küste des Finnischen Meerbusens. Der kleine Kreuzer hatte russische Zerstörer gejagt; hinter der Insel Utö wurde der Panzerkreuzer „Makarow" (wie „Bajan") sichtbar. Gegen ihn und gegen die Zerstörer wurde auf 7000 m das Feuer eröffnet, das nicht beantwortet wurde. Die Zerstörer verschwanden hinter der Insel, „Makarow" lief mit hoher Fahrt weiter in das von Felsen wimmelnde Fahrwasser hinein. Bald waren von ihm nur noch Masten und Schornsteine sichtbar. Nun eröffneten drei Strandbatterien und eine hinter ihnen liegende Haubitzbatterie das Feuer. Obgleich die Russen gut schossen, erstarb unter der Gegenwirkung der deutschen Schiffsgeschütze die Stärke des Feuers der feindlichen Artillerie allmählich. Nur der kleine Kreuzer hatte einen Treffer durch den vorderen Schornstein davongetragen. Als ein feindliches U-Boot eingriff, wich der Verband den Torpedos desselben durch Abdrehen aus und zwei der deutschen Torpedoboote jagten auf die Stelle zu, an der das Periskop gesehen worden war. Als dann aber noch ein zweites Tauchboot von einer andern Seite herankam, steuerte das Geschwader in Zickzackkurs aus der gefährlichen Enge heraus und vereinigte sich wieder mit der Hauptmacht.

Am 25. August wurden die russischen Signalstationen Südristna und Andreasberg (Dagö) durch deutsche Kreuzer beschossen und zerstört.

Im September folgte alsdann eine Reihe von Luftangriffen; so in der Nacht zum 10. ein durch ein Luftschiff ausgeführter auf Baltisch-Port; am 12. bombardierten Marineflugzeuge russische Kriegsschiffe im Rigaischen Meerbusen; ein Flugzeugmutterschiff, Zerstörer und U-Boote waren die Ziele der abgeworfenen Bomben; die Mühlgrabenwerft in Dünamünde wurde schwer beschädigt, ein Segler versenkt. Am selben Tage griffen russische Flieger

einen kleinen deutschen Kreuzer vor Windau erfolglos an. Sie hatten es mit dem Verlust eines Flugzeugs zu büßen, dessen Besatzung — zwei Offiziere — gefangen wurde.

Am 12. wurde ein russischer Dampfer versenkt, der das Denkmal Peters des Großen von Riga nach Petrograd bringen sollte; und am 13. sank ein russischer Dampfer, mit dem Flüchtlinge von Riga nach Reval unterwegs waren, durch Minen. 200 Menschen fanden dabei den Tod. Durch Traueranzeigen in russischen Zeitungen wurde bekannt, daß das russische U-Boot „Delfin" (1904, 150 T., 6 Kn., 3 T.R.) verloren gegangen ist.

Am 25. September wurden die deutschen Stellungen an der kurischen Küste zwischen Raggasen und Angern durch 10 russische Kriegsschiffe mit 400 Granaten beschossen. Die deutschen Strandbatterien antworteten und erschossen Treffer. Als auf einem großen Schiff in Kommandobrücke und Schornsteine Schüsse einschlugen, zog sich der Verband zurück. Nach russischen Quellen sind hier zwei russische Stabsoffiziere, Fürst Wiasemski und Kapitän Swinin, gefallen. Die Schiffe sollen fünf Tote und acht Verwundete eingebüßt haben. Deutscherseits keine Verluste. Am 26. wurden russische Kriegsschiffe im Rigaischen Meerbusen durch Flieger angegriffen und dabei Volltreffer auf dem Linienschiff und einem Zerstörer beobachtet. Die Abteilung wich mit hoher Fahrt nach Norden aus. Am 8. Oktober wiederholten Zerstörer den Angriff auf die deutsche Stellung Roggasen—Angern und einer von ihnen wurde dabei schwer beschädigt. Am 10. wurde der Bahnhof von Riga durch deutsche Flieger bombardiert. Am 22. landeten Schiffe bei Domesnäs russische Truppen, wahrscheinlich zu Erkundungen, möglicherweise auch nur, um zu requirieren. Deutscher Landsturm trat ihnen entgegen und am 23., als weitere deutsche Truppen im Anmarsche waren, schifften sich die Russen wieder ein. Es stellte sich bei dieser Gelegenheit heraus, daß lettische Fischer Spionendienste verrichtet hatten, eine Gefahr, die erst aufhörte, nachdem die Gegend evakuiert worden war.

Bereits im August waren britische U-Boote durch den Sund in die Ostsee eingelaufen. In der Nacht zum 20. August war das von Norden kommende U-Boot „E 13" bei Halmetung am Südeingange des Sundes festgekommen. Nach dänischen Quellen warf der Strom das Fahrzeug so herum, daß sein Bug nach dem Lande wies. Die südlich davon auf Wache liegenden deutschen Torpedoboote entdeckten das die britische Flagge führende U-Boot bei Hellwerden, näherten sich erst und entfernten sich dann wieder, wahrscheinlich um Befehle zu holen. Gegen 10 Uhr vormittags erschienen sie wieder und feuerten einen Torpedo ab, der im Grunde krepierte. Da Torpedorohre und Geschütz des Engländers nach Land wiesen, konnte er sie nicht verwenden. Nun eröffneten die Torpedoboote Artilleriefeuer, das den Turm zerstörte; mehrere Treffer schlugen mittschiffs ein und es erfolgte eine Detonation unter

ſtarker Feuer- und Rauchentwicklung, „E 13“ war bald wie ein Sieb durchlöchert. Tote und Verwundete lagen auf Deck herum; aber die Flagge blieb wehen. Als dann aber däniſche Torpedoboote herankamen, zogen ſich die Deutſchen zurück. 14 Engländer waren gefallen. Das Boot iſt ſpäter wieder flott gemacht und ebenſo wie die Beſatzung in Dänemark eingeſchloſſen worden. Die däniſchen Blätter beſprachen die Nichtachtung ihres Hoheitsgebiets ſehr kühl und meinten, es handle ſich um die Vergeltung für „Dresden“ und „Albatros“. Die Beſatzung des U-Boots hat erzählt, daß ihr Boot bereits zweimal in der Oſtſee geweſen ſei, und beide Male den Weg durch den Sund genommen habe. Der Kommandant, Leutnant Layton, kannte das Fahrwaſſer. Anfang Auguſt 1914 lag das Boot vor den Dardanellen, wurde dann nach der Nordſee berufen und hat bei Helgoland Wachtdienſt getan. Dort kam es einmal in Gefahr, von einem deutſchen Kreuzer überrannt zu werden und konnte ſich nur durch ſchleuniges Tauchen dem Untergang entziehen. Leutnant Layton, der ſein Ehrenwort gegeben hatte, nicht fliehen zu wollen, durfte ſich frei in Kopenhagen bewegen und ſo wurde es ihm nicht ſchwer, am 30. Oktober mit einem Unteroffizier und zwei Seeleuten zu entkommen.

Nach feindlichen Meldungen ſollte ein deutſcher Truppentransporter am 7. Auguſt in der Oſtſee verſenkt worden ſein. Allerdings iſt ein Dampfer vernichtet worden, aber Truppen haben ſich nicht an Bord befunden. Ende des September hieß es, ein ruſſiſches Linienſchiff ſei untergegangen. Das Gerücht ſtützte ſich auf Todesanzeigen in ruſſiſchen Zeitungen über das Ableben eines Kapitäns 1. Ranges, eines Kapitäns 2. Ranges und einer größeren Anzahl von Seeoffizieren, die man ſich nur mit dem Verluſte eines großen Schiffs erklären konnte, wenn nicht eine Meuterei vorliegen ſollte. —

Auf der Linie Saßnitz—Trelleborg wurden treibende Minen geſehen, der ſchwediſche Dampfer „Äolus“ meldete ſie, worauf ſie von deutſchen Kriegsſchiffen unſchädlich gemacht wurden. —

Zur Abwehr der feindlichen Tauchboote wurden deutſcherſeits Anfang Oktober Geleite gebildet. Der erſte derſelben traf am 10. im Sund ein. Die ſchwediſche Geſellſchaft „Swea“ ſetzte ihre Fahrten nach Deutſchland fort. Am 19. wurde der deutſche Dampfer „Scotia“ bei Bornholm von einem U-Boot verfolgt, das verſchwand, als ein Luftſchiff erſchien. —

Ruſſiſche Generalſtabsberichte hatten gemeldet, daß ſechs deutſche Transportſchiffe verſenkt worden ſeien. Deutſcherſeits wurde das als falſch bezeichnet; es ſeien nur Kauffahrer vernichtet worden, wobei in mehreren Fällen das ſchwediſche Hoheitsgebiet nicht geachtet worden ſei. Der Handel nehme ſeinen Lauf; vom 1. bis 15. Oktober ſeien in ſieben deutſchen Oſtſeehäfen, unter denen zwei bedeutende Handelsplätze nicht berückſichtigt ſeien, 1188 Kauffahrer abgefertigt worden, 568 einkommende, 620 auslaufende, mit 514 447 B.R.T.,

davon deutsch 244 966, neutral 269 480 T., Küsten- und im Ortsverkehr tätige Schiffe, Fischer und Fähren nicht gerechnet; die Abwehrmaßregeln ließen erwarten, daß eine Unterbindung des Schiffsverkehrs nicht eintreten werde. —

Der Gedanke, die deutsche Ostseeküste zu blockieren, war nicht neu. Zuerst sollte die Sperre durch britische und russische auf dem Wasser fahrende Schiffe aufrecht erhalten werden; an Schweden und Dänemark hätte man sich nicht gekehrt, sie wären vergewaltigt worden. Jetzt schien England die Blockade durch Tauchboote bewirken zu wollen. Als Deutschland sich anschickte, das England gegenüber zu tun, erklärte Großbritannien das für völkerrechtswidrig, da U-Booten die Eigenschaften fehlen, „um ein Seegebiet zu beherrschen und den Anforderungen zu genügen, die von einer blockierenden Macht erfüllt werden müssen". Zu einer „effektiven" Blockade sind sie auch ungeeignet und doch war eine Blockade der deutschen Ostseeküsten für England sehr wichtig. Der Seeverkehr zwischen Deutschland und Schweden war ihm nicht genehm, alle die unbequemen Fragen nach Bannware und Nichtbannware wären ausgeschaltet gewesen. Es sollte einfach kein neutrales Schiff mehr deutsche Häfen ohne die Gefahr aufsuchen können, unterwegs aufgebracht zu werden. Schweden hatte bisher strenge Neutralität bewahrt und die Durchfuhr von Kriegszeug nach Rußland verweigert. Dafür hätte man es gern bestraft, indem man es durch die Blockade mit leiden ließ. War eine solche durchführbar, so mußte das für das bedenklich gesunkene Ansehen Englands von Vorteil ein. Eine Blockade mittels auf dem Wasser fahrenden Schiffe war aber nur möglich, wenn sich England über Neutralitätsfragen hinwegsetzte. Ob die Benutzung der Flintrinne im südlichen Sund als Neutralitätsbruch anzusehen sei, mag strittig sein. Am 2. März 1915 hatte Asquith die deutsche Kriegsgebieterklärung vom 4. Februar 1915 als „einen in der Geschichte beispiellosen Schritt bezeichnet, als Mobilisierung und Organisierung eines Feldzugs der Piraterie und des Raubes nicht auf, sondern unter der See". Er verbreitete sich dann über die Unantastbarkeit der Regel, nach der beschlagnahmte Kauffahrer vor ein Prisengericht gebracht werden müssen. „Das U-Boot erfüllt keine dieser Pflichten; es beherrscht die Gewässer nicht, in denen es operiert; es beschlagnahmt nicht im Bereich eines Prisengerichtshofs, hat keine Leute für Prisenbesatzungen an Bord. Die Kriegführungsmethode des U-Boots liegt also außerhalb des Bereichs aller internationalen Bestimmungen, die für den Handelskrieg gelten. Der Feind nennt seine Maßnahmen in grotesker und kindischer Weise eine ‚Blockade'" — als solche ist sie deutscherseits nie bezeichnet worden —; „was ist Blockade? Sie besteht darin, daß Häfen einer Partei gesperrt werden, indem man sie mit einem undurchdringlichen Gürtel von Kriegsschiffen umgibt. Wo sind die Kriegsschiffe? Wo ist die deutsche Flotte?" Alle diese Ausführungen ließen die englischen Zeitungen jetzt ganz beiseite, wo es sich um die Ostsee handelte. —

Bis zum 10. November waren von britiſchen und ruſſiſchen U-Booten in der Oſtſee 14 Dampfer von 30 000 B.R.T. verſenkt worden.

Am 7. November wurden auf den deutſchen Handelsdampfer „John Sauber", der ſich nach Libau unterwegs befand, von einem britiſchen Tauchboot ohne Warnung zwei Torpedos abgefeuert. Weshalb alſo die engliſche Entrüſtung gegen deutſche Tauchboote, wenn dieſe bewaffnete engliſche Dampfer, deren Kapitäne angewieſen waren, jedes erſcheinende Tauchboot ſofort anzugreifen, ohne Warnung vernichteten? Für deutſche Tauchboote war ein Warnen engliſcher Dampfer alſo mit Gefahr verbunden, für britiſche unbewaffneten deutſchen Handelsdampfern gegenüber nicht. Im Falle des „John Sauber" trafen die Torpedos nicht oder ſind nicht detoniert.

Am 23. Oktober verlor die deutſche Flotte bei Libau in dem Panzerkreuzer „Prinz Adalbert" — Kommandant Kapitän zur See Bunnemann — das dritte Schiff durch britiſche Torpedos. Der von Torpedobooten geleitete Kreuzer ſteuerte bei unſichtigem Wetter in unmittelbarer Nähe der Küſte von einer mehrtägigen Kreuzfahrt nach dem Finniſchen Meerbuſen kommend ſüdlich, als ihn zwei Geſchoſſe trafen. Die Exploſion, verſtärkt durch das Auffliegen einer Munitionskammer, war ſo gewaltig, daß das Schiff unmittelbar nach ihr ſank. Nur wenige Menſchen der 569 Köpfe ſtarken Beſatzung konnten gerettet werden. Bis dahin waren je 1 franzöſiſches und japaniſches, 3 ruſſiſche und 16 britiſche Kriegsſchiffe die Opfer derartiger Angriffe geworden. „Prinz Adalbert" hatte Kiel am 14. Auguſt 1915 verlaſſen, um nach Libau zu gehen. In der Oſtſee wurde er torpediert und ſo ſchwer beſchädigt, daß er nach Kiel geſchleppt werden mußte. Sobald er ausgebeſſert worden war, hatte man ihn nach Libau geſchickt, wo ihn dann ſein Geſchick ereilte.

Am 5. November wurde das etwa 600 T. große Führerſchiff einer ruſſiſchen Minenſuchabteilung am Eingange des Finniſchen Meerbuſens durch ein deutſches U-Boot vernichtet. „Ein Unglück kommt nicht allein" durfte man damals in der deutſchen Marine ſagen: Am 7. November wurde bei Trelleborg der Kleine Kreuzer „Undine" durch das britiſche Tauchboot „E 19" torpediert. Das Schiff geleitete zuſammen mit einem großen Torpedoboot die deutſche Dampffähre „Preußen" von Trelleborg nach Saßnitz. Der Zug befand ſich etwa 22 Seemeilen von erſterem Orte entfernt, als das Sehrohr eines U-Boots, gleich darauf aber auch ſchon die Laufbahnen zweier Torpedos geſichtet wurden. Das Torpedoboot eilte dem ſchwer beſchädigten Kreuzer zu Hilfe. Das Deck ragte nur noch wenig über das Waſſer. Außer den in den Kränen hängenden Booten lagen auf Deck der „Undine" noch eine Anzahl kleiner Holzflöße, die nach dem Untergange des Schiffs aufſchwammen. Auf ihnen konnte ſich der größte Teil der Beſatzung retten. Nur 19 Mann, die nicht ſchnell genug aus den unteren Räumen an Deck hatten gelangen können, haben ihr Leben eingebüßt. — Mitte November wurde das in der Oſtſee befindliche bri-

tische U-Boot „E 23" als verloren erklärt; eine Nachricht, die irrtümlich sein dürfte, weil Mitte August 1916 die britische Admiralität ein Tauchboot mit derselben Bezeichnung erwähnt. —

Im nördlichen Teile der Ostsee wurde ein deutscher Wachtdampfer von russischen Streitkräften vernichtet; 1 Offizier und 19 Mann fielen in Gefangenschaft.

Am 17. Dezember fielen ein dritter Kreuzer und ein großer Zerstörer einem britischen U-Boot zum Opfer. Der Kleine Kreuzer „Bremen" (1903, 3250 T.), Kommandant Korvettenkapitän Axel Walter, befand sich im nördlichen Teile der Ostsee mit zwei großen Zerstörern auf einer Fahrt, als der eine Zerstörer von einem Torpedo getroffen wurde und schnell sank. „Bremen" stoppte, führte ihre Boote zu Wasser und rettete den größten Teil der Besatzung. Während man mit der Versorgung derselben beschäftigt war, wurde der Kreuzer selbst von einem Torpedo getroffen und der zweite Zerstörer konnte sich nur durch ein geschicktes Manöver einem gleichen Schicksale entziehen. Ein Teil der Besatzungen der gesunkenen Schiffe ist dann von ihm aufgenommen worden. Wäre der Kreuzer dem von den feindlichen Schiffen in solchen Fällen eingeschlagenen Verhalten gefolgt, und hätte die Bergung der Besatzung des Zerstörers dessen Gefährten überlassen, so wäre er wohl erhalten geblieben. Das Schiff war erst im März 1914 von einem mehrjährigen Aufenthalte auf der amerikanischen Station zurückgekehrt. —

Bis zum Ende des März 1916 hat sich im Bereiche der Ostsee nichts Bemerkenswertes ereignet. Am 8. April wurde der russische Fliegerhafen von Papenholm (Ösel) von vier, am 22. von zehn Marineflugzeugen bombardiert. Von den die Verfolgung aufnehmenden russischen Flugzeugen wurde beim letzteren Angriff eins abgeschossen. Diese Luftangriffe wiederholten sich im Mai und richteten sich gegen Moonsund, Pernau, Papenholm. Russische Flieger suchten Windau und Pissen heim. Am 3. wurde „Slava" von drei Flugzeugen mit 30 Bomben beworfen; am 7. beschossen russische Zerstörer die Linie Rosen—Markgrafen. — Die Störung des deutschen Seehandels mit Skandinavien lebte um diese Zeit wieder auf. Am 20. berichtete „Daily Mail", daß das russische U-Boot, welches kürzlich drei deutsche Dampfer vernichtet habe, sehr groß sei; es gehöre zu den während des Kriegs in Rußland nach deutschem Muster gebauten und alle seien mit Briten bemannt. Das erhöhte deren Wert ganz zweifellos in bedeutendem Maße.

Am 17. wurde der deutsche Dampfer „Hera" (4750 B.R.T.) bei Landsort torpediert, die Besatzung konnte sich retten. Am gleichen Tage wurde der Dampfer „Kolga" um 5 Uhr 20 Min. in derselben Gegend von einem U-Boot mit Artillerie beschossen, dann torpediert und versenkt. Ein schwedischer Dampfer nahm die Besatzung auf. Der 1. und 2. Steuermann sowie zwei Mann ertranken. Eine Stunde später wurde der Dampfer „Bianca" versenkt,

der Kapitän als Gefangener mitgenommen, die Besatzung rettete ein schwedischer Dampfer. Am 18. wurde der Dampfer „Trave" versenkt von einem U-Boot, das die deutsche Flagge führte und diese erst nach dem Schuß mit der französischen wechselte; 17 Mann der Besatzung wurden gerettet. Alles das ohne vorherige Warnung, bei der „Kolga" auf schwedischem Seegebiet! Bei Oxelösund griff ein U-Boot vier deutsche Erzdampfer an, die von drei Fischdampfern geleitet wurden. Dieser Angriff mißglückte. Am 13. Juni früh wurde „Hollandia" auf der Fahrt von Lulea innerhalb schwedischem Seegebiet von einem U-Boot beschossen, und das Feuer wurde erst eingestellt, als der Dampfer bei Saelsboden noch 1800 m vom Strande entfernt war. Am 19. wurde „Ems" bei Falkeberg auf schwedischem Seegebiet durch ein U-Boot beschossen und torpediert. Mehrere Granaten schlugen auf schwedischem Gelände ein. Der holländische Segler „Neerlandia" wurde nacheinander erst von einem russischen, dann von einem deutschen, schließlich abermals von einem russischen U-Boot angehalten. Beide Russen schossen scharf; der erste beschädigte das Deck, der zweite den Mast derart, daß er kein Segel mehr tragen konnte. Das Fahrzeug mußte sich schleppen lassen. Der Deutsche war höflich, und ließ das Schiff passieren, die Russen waren grob, und der letzte lachte den Schiffer aus, als dieser darauf hinwies, daß er mit dem angeschossenen Mast nicht mehr segeln könne. Am 11. Juli wurden „Worms" und „Lissabon" von russischen Zerstörern auf schwedischem Gebiet bei der Lotsenstation Bjuriklobb aufgebracht, die in die Boote geflüchteten Seeleute beschossen. Am 16. Juli wurde „Cyria" an derselben Stelle torpediert, an der „Lissabon" und „Worms" aufgebracht worden waren. Das schwedische Torpedoboot „Kapella" nahm die Besatzung auf. Am 19. wurde „Elbe" $^1/_2$ Seemeile = 900 m, von Land durch ein U-Boot mit Torpedos beschossen, konnte aber unbeschädigt Ralun erreichen. Alle diese Fälle eines frechen „Kehrmichnichtdran" hatten nur Proteste der schwedischen Regierung zur Folge, die immer mit der Behauptung abgewiesen wurden, daß die Angriffe nicht auf schwedischem Gebiet unternommen seien. Die schwedische Presse hat gescholten; praktische Folgen aber hatten alle Schritte des kleinen machtlosen Staats in keinem Falle. — Am 22. fuhren „Malaga", „Friedrich Karl", „Gretchen Müller" und „Kette", geleitet von dem schwedischen Torpedoboot „Virgo", von Lulea südlich. Zwei russische Zerstörer befahlen den deutschen Dampfern zu stoppen. „Virgo" schob sich klar zum Gefecht zwischen die Deutschen und Russen. Da drehten die letzteren ab und verschwanden. Und die Folge? Der übliche platonische Protest schwedischerseits. Als Gegenstück folgendes: Am 24. Juli passierten mehrere englische Dampfer mit schwedischer Besatzung Malmö innerhalb schwedischen Gebiets. Deutsche Torpedoboote folgten außerhalb desselben, um sie abzufangen, wenn sie das Hoheitsgebiet verließen.

Am Südende des Sundes war deutscherseits ein Minenfeld mit schmaler Durchfahrtslücke ausgelegt, die jeden Abend durch Netze gesperrt wurde. Alle aus der Ostsee kommenden Schiffe mußten bis zum nächsten Morgen vor dem Minenfelde ankern. Dadurch sollte die Einfahrt britischer U-Boote verhindert werden, und keiner der zahlreichen englischen Kauffahrer, die bei Kriegsbeginn in schwedischen Häfen lagen, konnte die Ostsee verlassen. Bei Sonnenaufgang wurde die Passage freigegeben.

Den schwedischen Seglern mußte scharf auf die Finger gesehen werden, da sie England mit Grubenholz versorgten. Ein dänischer Dampfer sah am 1. August in 25 Gr. 10 Min. Nordbreite und 0 Gr. 7 Min. Westlänge — also in der Nordsee — einen brennenden schwedischen Dreimastschoner und zwei Seemeilen weiter südlich zwei weitere in Flammen stehende Segelschiffe.

Im Alandsmeer überrannte am 23. Mai der schwedische Dampfer „Angermanland" ein U-Boot unbekannter Flagge; ein deutsches oder schwedisches kommt nicht in Frage. Ende Mai beschäftigten sich englische Zeitungen viel mit einem „bevorstehenden deutschen Angriff gegen Petersburg" zu Lande und zu Wasser. Ende Februar hoffte „Messagero", daß die britische Flotte einen Angriff gegen die deutschen Ostseeküsten unternehmen werde; England sei es müde, seine Kauffahrer zu verlieren. „Daily Telegraph" schrieb am 1. April 1916, die Deutschen müßten immer mit der ängstlichen Möglichkeit rechnen, daß die „Grand Fleet" Jellicoes in der Ostsee erscheine. In derselben Zeitung heißt es am 18. April, Deutschland habe 1915 die Herrschaft in der Ostsee verloren, seine Offensive gegen den Rigaischen Meerbusen sei fehlgeschlagen; die russische Flotte bedrohe den linken Flügel des deutschen Ostheeres und verlege den Deutschen den kürzesten Weg nach Petersburg. Alle diese Äußerungen verdienen Beachtung bei der Frage: „Was wollte die britische Flotte Jellicoes am 31. Mai 1916 am Eingange des Skagerrak? Welche Bedeutung hatte die Reise Kitcheners mit einem großen Armeestabe nach Rußland?"

Nach der Schlacht ist an der Westküste Jütlands nach der Leiche Lord Kitcheners von den Engländern gesucht worden. Wäre er mit der „Hampshire" westlich der Orkneys geblieben, d. h. 300 Seemeilen westnordwestlich, so hätte man keine Aussichten gehabt, sie an der jütischen Küste zu finden; denn die Meeresströmungen hätten sie ja nur nach der norwegische Küste tragen können. Deshalb erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß Kitchener am 31. Mai in der Seeschlacht vor dem Skagerrak den Tod gefunden hat, und das deutet auf die Absicht der britischen Oberleitung hin, die Flotte in die Ostsee zu schicken.

In der Nacht zum 14. Juni passierten zehn deutsche Dampfer um Mitternacht Dallarö im Bottnischen Meerbusen, geleitet von dem Hilfsdampfer „Hermann" und sechs bewaffneten Fischdampfern. „Merkur" und „Ljusak"

fuhren voran und erreichten ſchwediſches Seegebiet. „Lavinia“ und „Ingarhorn“ kamen um 2 Uhr nachts in Arkö an und ſetzten die Reiſe ſüdwärts fort. Die Schiffe hatten Erz und Holz geladen; 12 Seemeilen von Häſringe ſah ſich das Geleit von 6 ruſſiſchen Zerſtörern angegriffen. Die deutſchen bewaffneten Begleitdampfer nahmen den Kampf gegen die Ruſſen auf. Es kam zu einem Gefecht von 45 Minuten Dauer, in dem „Hermann“ in Brand geſchoſſen und verſenkt wurde. Der deutſche Fiſchdampfer „John Weſter“ landete in Nyköping 5 (6) ſchwer Verwundete und hatte 150 Mann vom „Hermann“ an Bord. Der ruſſiſche Bericht ſagt: „Unſere Zerſtörer griffen deutſche Dampfer an, die unter Geleit fuhren. Zwei der Geleitſchiffe — Typ der kleinen Torpedoboote — und ein Hilfskreuzer, deren Beſatzungen wir gefangen nahmen, wurden vernichtet. Ruſſiſcherſeits keine Verluſte oder Beſchädigungen. Im Laufe des Gefechts nahmen die Dampfer Kurs auf das ſchwediſche Seegebiet, ſo daß wir ſie nicht verfolgen konnten.“ Deutſcherſeits wird der Verluſt des „Hermann“ zugegeben, aber es ſei kein Handesſchiff verloren worden. Die Überlebenden vom „Hermann“ wären von eignen Schiffen aufgenommen worden. Der Hilfskreuzer ſei von der eignen Beſatzung in die Luft geſprengt worden, um ihn nicht in Feindeshand fallen zu laſſen. Jedenfalls ſind die deutſchen Kauffahrer durch die Aufopferung der Geleitſchiffe gerettet worden.

Auch der Juni brachte eine Reihe von Luftkämpfen. Am 5. wurde Arensburg, am 7. und 19. „Slava“ und im Rigaiſchen Meerbuſen befindliche andern Kriegsſchiffe angegriffen. Ein ruſſiſcher Zerſtörer erhielt einen Volltreffer. Am 26. kam es zu einem Gefecht zwiſchen den Fliegern beider Parteien am Eingange des Rigaiſchen Meerbuſens. 3 ruſſiſche, 1 deutſches Flugzeug wurden dabei abgeſchoſſen.

In der Nacht zum 30. Juni ſichteten deutſche Torpedoboote zwiſchen Häſringe und Landsort 3 Zerſtörer des „Nowik“-Typ, die offenbar zur Schädigung des deutſchen Schiffsverkehrs ausgelaufen waren. Die Deutſchen griffen an. Die Ruſſen wichen aus und entkamen in der Regenböe. Gegen morgen wurden in öſtlicher Richtung Rauchwolken geſehen. Die Deutſchen ſteuerten darauf zu und ſichteten den ruſſiſchen Panzerkreuzer „Makarow“, den geſchützten Kreuzer „Oleg“ (1903, 6900 T.) und 5 Zerſtörer. Die Deutſchen griffen ſofort mit Geſchütz und Torpedo an. Der Gegner antwortete aus allen Kalibern mit heftigem Feuer, das aber erheblich nachließ, als beim Feinde mehrere ſtarke Detonationen eingetreten waren (Torpedotreffer?). Aufkommender Nebel ließ die Gegner ſich aus Sicht verlieren und die Deutſchen vermochten die Fühlung nicht wieder zu gewinnen. Die deutſchen Boote wurden nicht getroffen. Der ruſſiſche Bericht über dieſes Gefecht lautet: „Am 30. Juni konnte eine Abteilung von Kreuzern und Zerſtörern zwiſchen Gotland und der ſchwediſchen Küſte keine größeren feindlichen Einheiten feſtſtellen. Bei Tagesanbruch wurde die Abteilung von Torpedobooten an-

gegriffen, die leicht abgewiesen wurden. Durch Artillerie brachten wir dem Feinde empfindliche Verluste bei. Feindliche U-Bootangriffe ebenfalls erfolglos." Kein Wunder, daß U-Boote keine Erfolge haben, wenn keine dagewesen sind!

Am 3. Juli beschossen „Slava" und Zerstörer die kurländische Küste bei Roggasen. Deutsche Batterien antworteten, Flieger griffen ein; „Slava" wurde getroffen. Aus Kopenhagen ward unter dem 6. über häufige Zusammenstöße zwischen den bei Landsort (Häfringe) kreuzenden russischen Zerstörern, englischen Tauchbooten und deutschen Streitkräften berichtet: „Letzten Freitag, Sonntag, Montag und Dienstag nachts Kanonade, meist kleine Scharmützel." Am 2. Juli wurden neun deutsche Dampfer im Geleit angegriffen. Die Torpedos gingen jedoch zwischen den Schiffen hindurch. Die bewaffneten Geleitdampfer steuerten sofort auf die Stelle los, wo die Sehrohre gesehen worden waren, doch verschwanden dieselben, die Dampfer aber erreichten glücklich den Hafen von Swinemünde." Aus Stockholm wurde am 6. Juli berichtet: „Zwei Geschwader der deutschen Hochseeflotte waren Anfang letzter Woche in Kiel eingetroffen und sind letzten Dienstag abends in der Richtung auf Rußland wieder in See gegangen; sie wurden von mehreren skandinavischen Dampfern gesehen. Es scheint, als solle die Zeit zu einem Vorstoß gegen Rußland ausgenutzt werden, während deren die andern Schiffe nach der großen Seeschlacht ausbessern." Deutscherseits ist von solchen Bewegungen nichts gemeldet worden. Jedenfalls würde, falls die Meldung zutreffend gewesen sein sollte, daraus ersichtlich sein, daß die deutsche Hochseeflotte auch nach der großen Schlacht über genügende Kräfte verfügte, um in der Ostsee noch gegen die Russen vorgehen zu können. Tatsächlich erschienen deutsche Seestreitkräfte am 18. Juli vor dem Finnischen Meerbusen und entsandten Fliegergeschwader nach Reval, wo deren Bomben an Land und unter den im Hafen liegenden Zerstörern und U-Booten erheblichen Schaden angerichtet haben.

Am Tage vorher hatten russische Flieger vor dem Eingang zum Rigaischen Meerbusen liegende deutsche Kreuzer angegriffen. Einer von ihnen war abgeschossen worden und in deutsche Hand gefallen. Die russische Flotte, die sich in letzter Zeit etwas reger gezeigt hatte, vielleicht im Vertrauen auf den Machtzuwachs durch inzwischen fertig gewordene Großkampfschiffe, zeigte aber keinerlei Neigung, sich auf den angebotenen Kampf einzulassen. Aus Kanonendonner, den man in der Nacht zum 21. Juli in der Gegend Landsort und im Gotska-Sund gehört hatte und der bis 2 Uhr nachts gedauert haben soll, schloß man in Schweden auf eine Seeschlacht.

Am 25. Juli griff ein Marineluftschiff Mariehamm (Alandsinseln) an und warf Bomben im Gewicht von 700 kg auf diesen Hauptflützpunkt der russischen leichten Streitkräfte ab. Am gleichen Tage, sowie am 27. morgens

und abends, unternahm ein Geschwader deutscher Marineflieger einen Angriff auf den Lufthafen von Lebara (Ösel). Mehrere Flugzeughallen gingen dabei in Flammen auf.

Das Kehrmichnichtdran der britischen und russischen Kriegsschiffe war die Ursache, daß die Schweden im Bottnischen Meerbusen eine Sperre auslegten. „Politiken" (Kopenhagen) schrieb darüber am 31. Juli, daß infolge dieser Sperre der Schiffsverkehr zwischen Kopenhagen und Raumo (Finnland) innerhalb des schwedischen Seegebiets unterbrochen und etwa einhundert englischen Kauffahrern damit die Heimkehr nach der Nordsee abgeschnitten sei. Stockholm aber meldete am selben Tage: „Große Aktion gegen die Alandsinseln; in der Samstagnacht heftige Kanonade gehört; 12 Zeppeline über Gotland, später über Landsort gesehen, die alle Kurs auf die Alandsinseln hielten." Von Rönne wurde gemeldet: „Große deutsche Geschwader nördlich steuernd gesehen. Samstag passierte eine erste Abteilung bewaffneter Fischdampfer; im Laufe des Nachmittags folgten weitere 50 bis 60 in Abteilungen zu 5 bis 6, alle mit nördlichem Kurs; bei jeder Abteilung ein Kreuzer oder Zerstörer. In der Nacht zum Sonntag passierten die Fischdampfer Öland und Gotland." In deutschen Berichten und amtlichen Veröffentlichungen verlautete nichts von diesen Vorgängen.

Die nördlichen und westlichen Meere

Am 21. August wurde vor dem Eingange des Westfjords der britische Hilfskreuzer „India", ein Dampfer der P. and O.-Linie, der 1896 vom Stapel gelaufen war, einen Gehalt von 7940 T. und eine Kriegsbesatzung von 340 Köpfen hatte, von einem deutschen Tauchboot versenkt. Nach englischen Berichten ist es 180 Mann gelungen, sich zu retten.

In den Nächten zum 10., zum 13. und 18. August unternahmen deutsche Luftschiffe Angriffe auf englische Städte; der erste hatte London, Harwich und den Humber, der zweite Harwich und Umgegend, der dritte die City, das innerste London, Woodbridge und Ipswich zum Ziel.

Am 10. lief der britische Zerstörer „Lynx" — 1912, 970 T., 100 Mann Besatzung — auf eine Mine und sank. 74 Mann der Besatzung fanden dabei den Tod. Ein älterer britischer Kreuzer der „Amethyst"-Klasse wurde westlich der Hebriden von dem deutschen Tauchboot „U 27" versenkt. Die Nachricht gelangte durch ein anderes U-Boot nach Deutschland; „U 27" wurde am 19. August von dem britischen Hilfskreuzer „Baralong" versenkt.

Wahrscheinlich ist die Besatzung von „U 29" auf ähnliche Weise umgekommen. Dieses Boot wurde von Kapitänleutnant Weddigen geführt. Im Frühjahr 1915 wurde bekannt, daß es von seiner letzten Kreuzfahrt

nicht zurückgekehrt sei. Die britische Admiralität gab damals kund, daß sie Grund zu der Annahme habe, „U 29" sei versenkt worden, ohne daß diese Mitteilung von dem unstreitig großen Erfolge von den üblichen Prahlereien begleitet gewesen wäre. Denn ein großer Erfolg war es zweifellos, daß es gelungen war, den damals populärsten U-Boot-Kommandanten, der so tüchtig unter den britischen Kriegs- und Handelsschiffen aufgeräumt hatte, unschädlich zu machen. Später wurde bekannt, daß „U 29" von einem englischen Dampfer unter schwedischer Flagge vernichtet worden sei. Diesem Gerücht trat die britische Admiralität mit der Berichtigung entgegen: „Das deutsche Tauchboot ist von einem ‚Seiner Majestät Schiffen' versenkt worden." Auch „Baralong" war eines „Seiner Majestät Schiffe" und von dessen Heldentaten hätte auch nie jemand etwas erfahren, wenn sich nicht an Bord des „Nicosian" fünf amerikanische Seeleute befunden hätten, auf die die erbarmungslose Hinschlachtung der Deutschen einen so abstoßenden Eindruck gemacht hätte, daß sie ihre Erlebnisse in New York unter Eid schilderten und als den Kommandanten der „Baralong" den Kapitän Mc Bride nannte. Ihre Namen waren: James Current, Charles Neigtower, Bud Pallen, Eward Clark und R. Croßby. Ihr Kapitän hatte sie dringend ermahnt, nichts über die Geschehnisse zu erzählen, deren Augenzeugen sie geworden waren. Es läßt das erkennen, daß noch heute derselbe Geist in dem Angelsachsentum herrscht, der vor mehr als drei Jahrhunderten die englischen Seeleute beseelte. Wer sich für diese Seite der Seekriegsgeschichte interessiert, dem kann als besonders belehrend das Studium des Buchs John Esquemelings „The Bucaneers in America" — Westindien — (London 1893, Swan, Sonnenschein & Co.) empfohlen werden. Ein großer Teil der Piratenkapitäne, deren scheußliche Untaten dort geschildert sind, entstammte den besten englischen Familien und gehörte der Königlichen Flotte als aktive Seeoffiziere an. Noch heute werden sie in England als Helden verehrt, auf deren Untaten ihr Vaterland stolz ist. Wem fiele da nicht das Wort des großen Preußenkönigs ein: „Und mit solchem Gesindel muß ich mich herumschlagen."

Am 16. schoß ein deutsches U-Boot eine der wenigen für die Sprengstoffherstellung wichtigen bei Harrington an der Irischen See gelegenen Benzolfabriken in Brand. Auch die Vorratslager und Koksöfen sind dabei vernichtet worden.

Am 17. abends befand sich eine von Nordnorwegen kommende Halbflottille deutscher Torpedoboote bei Horns Riff auf südlichem Kurse. Um 10 Uhr wurden Schatten von Schiffen rechts voraus gesehen. Beim Näherkommen konnte festgestellt werden, daß sie einem kleinen Kreuzer der „Aurora"-Klasse — 1913, 3560 T., 29 Kn., 2 Stück 15,2-, 6 Stück 10,2 cm-SK, 2 Stück 53 cm-T.D.R., 400 M. Bes. — und 8 Zerstörern angehörten. Auf sehr große Ent-

fernung wurden 3 Torpedos abgeschossen und gleichzeitig sprangen die Torpedoboote mit 30 Kn. Fahrt auf südöstlichem Kurse an. Der Kreuzer und der vorderste Zerstörer wurden getroffen und sanken; der Kreuzer nach vier Minuten, der Zerstörer unmittelbar nach der Denation. Die 7 anderen Zerstörer stoben mit großer Fahrt nach Westen davon, vielleicht weil sie einen U-Boot-Angriff vermuteten. In der Nähe befindliche dänische Fischer hielten auf die Unfallstelle zu und begannen zu retten. Da auch die Zerstörer inzwischen wieder kehrt gemacht hatten und heran kamen, setzte die Halbflottille ihre Fahrt nach Süden fort.

Im Laufe des Septembers wurden drei Luftschiffangriffe gegen England unternommen, und zwar in den Nächten zum 9., 12. und 14. Außerdem suchten in der Nacht zum 8. Heeresluftschiffe London heim. Der erste Marineangriff galt der Liverpol-Station, der Tower-Brücke und Holbornhochbahn mit Umgebung. Die Abwehr war sehr stark. In der Nähe der St. Pauls-Kathedrale und dem Tower stehende Geschütze beschossen die Luftschiffe sehr heftig. In Norwich und Middlesborough wurden Fabriken und Hafenanlagen bombardiert. Auch der zweite Angriff richtete sich gegen London, hauptsächlich gegen die London-Docks. Der dritte hatte die untere Themse zum Ziel.

In England liefen um jene Zeit märchenhafte Mitteilungen über ungeheure Verluste um, die den deutschen Tauchbooten durch ein neues Angriffsverfahren zugefügt sein sollten. Mehr als 60 von ihnen sollten innerhalb kurzer Zeit zur Strecke gebracht worden sein. Dem wurde deutscherseits mit der Erklärung entgegengetreten, daß im Laufe des Kriegs 13 bis 14 verloren gegangen seien.

In der Nacht zum 14. Oktober erneuter Luftschiffangriff, durch den die Hafenanlagen in London, die East- und Westindia Docks sowie deren Umgebung schwer litten. Viele Lagerhäuser und Schiffe brannten aus. In der Innenstadt, der City, wurde der Palast der „Morning Post" stark beschädigt. Die South Western Bank brannte bis auf die Grundmauern nieder. In der Gegend des Tower stürzten ganze Häuserreihen ein. Die Vororte Woolwich, Enfield, Hampton, Croudon, Westham, Eastham und Ipswich litten ebenfalls schwer. Sechsundzwanzig Scheinwerferstationen, Arsenale usw. wurden ausgiebig mit Bomben belegt.

Am 28. Oktober strandete der Panzerkreuzer „Argyll" — 1904, 11 020 T. — und ging verloren; die Besatzung konnte sich retten.

Am 4. November geriet das deutsche Tauchboot „U C 8" bei Terschelling in Seenot, wurde nach Helder eingeschleppt und eingeschlossen.

Am 11. lief das britische Hospitalschiff „Anglia" — 1900, 1862 B.R.T. — im Kanal auf eine Mine und sank. In gleicher Weise ging am hellen Tage auf der Doggerbank der britische Zerstörer „Fervent" — 1895,

285 T. — verloren, von dessen 45 Köpfe starker Besatzung sich nur 5 zu retten vermochten.

Teile der deutschen Hochseeflotte unternahmen am 17. Dezember eine Streife bis ins Skagerrak, ohne auf feindliche Schiffe zu stoßen. Eine große Anzahl von Kauffahrern wurde angehalten, ein mit Bannware beladenes Schiff aufgebracht.

Am 30. Dezember vernichtete eine innere Explosion den britischen Panzerkreuzer „Natal" — 1905, 13 750 T., 700 M. Bes. — in einem englischen Hafen. Ungefähr die Hälfte der Besatzung kam dabei um.

Das britische Tauchboot „E 17" sank bei Texel durch Grundberührung. Der holländische Kreuzer „Noordbrabant" rettete 33 Mann der Besatzung. Auch hier handelt es sich wie bei „E 23" — siehe Ostsee 16. November 1915 — um ein Boot, das schon früher in der Nordsee versenkt sein sollte. Möglicherweise hat man Neubauten die Bezeichnung früher verloren gegangener Schiffe gegeben, wie das auch deutscherseits im Falle „Tiger" angenommen wurde.

An der Ostküste Schottlands lief das britische Linienschiff „King Edward VII". — 1903, 17 800 T. — am 9. Januar um 11 Uhr 45 Min. vormittags auf eine Mine. Es sank nicht sofort, denn auf diesen Halbgroßkampfschiffen war der Unterwasserschutz bereits sehr vervollkommnet; aber bei dem herrschenden stürmischen Wetter war es doch nicht zu halten. Um 7 Uhr 45 Min. nachmittags ist es gesunken. Herbeigeeilte Dampfer und Zerstörer bargen die Besatzung. Diese Mine war von dem deutschen Hilfskreuzer „Möwe" bei seiner Ausreise gelegt worden, dessen Kommandant gewiß mit Vergnügen vernommen haben wird, daß die von dem ihm unterstellten Schiffe geleistete gefährliche Arbeit nicht vergebens gewesen ist.

In der Nacht zum 1. Februar schwirrten abermals Luftschrauben über England. Deutsche Luftschiffe warfen 400 Bomben auf Fabriken und Ortschaften ab. Sie dehnten diesmal ihre Fahrt bis nach Liverpool aus, d. h. nach dem äußersten Westen. Docks und Hafenanlagen dort, in Birkenhead, Garston, Bootle, auf dem Mersey liegende Schiffe, die Hochöfen von Manchester und Sheffield, Munitionsfabriken in Nottingham und Birmingham; im Osten Grimsby, Hull, der Humber — wo der kleine Kreuzer „Caroline" — 1914, 3810 T. — so schwer beschädigt wurde, daß er später in Grimsby sank, und auch mehrere Zerstörer getroffen wurden —, Great Yarmouth hatten zu leiden. Das englische Kriegsamt stellte diesen Luftangriff als den 29. im Kriege fest.

Ein Tauchboot drang bis in die Themsemündung ein und versenkte dort einen Wachtdampfer, 3 bewaffnete englische und 1 belgischen Fischdampfer.

Nach dem Luftangriff auf England hatte sich das Luftschiff „L 19" — Kommandant Kapitänleutnant Löwe — über holländisches Gebiet verirrt und

war dort durch Artilleriefeuer beschädigt worden. Es trieb in die Nordsee hinaus und mußte 100 Seemeilen östlich Grimsby niedergehen. Allmählich sank es dort tiefer und tiefer; die Besatzung sah den Tod vor Augen. Da nahte ein Fischdampfer. Es schien Hilfe in größter Not. Da es aber ein englischer war, dessen Namen „King Stephen" zu einer traurigen Berühmtheit gelangt ist, so erwies sich die Hoffnung als trügerisch. Der Kapitän des Dampfers weigerte sich, die Schiffbrüchigen aufzunehmen, unter dem Vorwande ,daß auf seinem Schiff nur 10 unbewaffnete, auf dem Luftschiff eine doppelte Zahl bewaffneter Männer seien. Er hätte sich unschwer Sicherheit gegen jede daraus sich ergebende Gefahr verschaffen können. Er wollte aber eben nicht retten und die Deutschen ertrinken lassen. Er drehte ab und verschwand. Eine sechs Monate später gefundene Flaschenpost brachte die letzte Kunde von dem Ende der braven Besatzung, die britische Herzlosigkeit geopfert hatte. Das gesamte Angelsachsentum der Welt beglückwünschte den Führer des „King Stephen" zu seinem Verhalten und der Bischof von London Arthur Winnigton Ingram trat aufs wärmste für ihn ein.

In der Nacht zum 11. Februar befanden sich deutsche Torpedoboote auf einer Streife durch die Nordsee. In breiter Front schnitten die schnellen Boote auf nordwestlichem Kurse durch die Wogen der Doggerbank, etwa 120 Seemeilen östlich der englischen Küste. Nebelschwaden zogen über die See. Scharf spähte man nach feindlichen Schiffen aus. Der Mond stand am Himmel. Es gelang ihm auch diesmal, die Wolken „aufzufressen", wie er das nach dem Seemannsglauben zu tun pflegt. Als die Flottille etwa 170 Seemeilen von Helgoland ab stand, wurde es sichtiger und vom rechten Flügelboot wurden die Schatten dreier Dampfer gemeldet. Es steht etwas Seegang, so daß Wasser über die niedrigen Decks zu waschen beginnt, als die Boote mit erhöhter Fahrt nördlich ausholen. Beim Näherkommen kann festgestellt werden, daß die zweifellos feindlichen Schiffe drei Schornsteine haben. Nun jagen die Boote auf westlichem Kurse in geringem Abstande neben den Fremden her. Als der erste Torpedo abgefeuert wird, wenden die feindlichen Fahrzeuge auf Ostkurs; die deutschen folgen. Eine Schleife nach Nordost bringt einen neuen Gegner vors Rohr. Diesmal folgt aber ein Treffer! Schnell sinkt der Dampfer. Die nördlich stehende Gruppe schießt heftig. Auch in südlicher Richtung ist Kanonendonner vernehmbar. Ein nördlich stehendes feindliches Schiff erhielt zahlreiche Granattreffer. Seine Funkstation wird zerstört; es bekommt Ruderhavarie; zwei seiner Geschütze werden außer Gefecht gesetzt. Zwei Torpedos geben ihm den Gnadenstoß. Auf ihm, der „Arabic", dem Vertreter einer neuen Klasse, die mehreren Zwecken dient, befinden sich Leute der zuerst torpedierten „Artemis". Diese Fahrzeuge, von denen bis Ende 1917 noch 79 vorhanden waren — mehrere weitere sind inzwischen verloren gegangen —, haben eine Größe von etwa 1800 T., eine Ge-

ſchwindigkeit von 16 bis 18 Knoten, eine Artilleriebewaffnung von 2 Stück 15,2 cm-SK und mehrere leichte Geſchütze. Sie ſind außerdem zum Minenwerfen und Minenſuchen eingerichtet, ſollen auch als U-Boot-Zerſtörer dienen und ſind mit 97 Seeleuten bemannt. Die Engländer bezeichneten ſie als „Sloops" und in der deutſchen Marine wurden ſie als „Foxglove"-Klaſſe bekannt. Sie haben 2 bis 3 Schornſteine. Die von der „Arabic" geborgenen „Artemis"-Gäſte erkundigen ſich bei den Deutſchen, ob auch durch ſie von dem zuerſt geſunkenen Dampfer Leute gerettet ſeien. Von 31 Gefangenen ſtarben auf der Heimfahrt ein Reſerveoffizier, ein Deckoffizier, ein Arzt und ein Matroſe. Sie ſind in Wilhelmshaven mit militäriſchen Ehren beſtattet worden.

Am 14. Februar fand an der engliſchen Oſtküſte ein in England beſonders volkstümlich gewordener kleiner Kreuzer „Arethuſa" durch das Auffliegen einer Mine ſeinen Untergang. Er hatte bei dem Vorſtoß in die deutſche Bucht — 28. Auguſt 1914 — zu Beattys Flotte gehört, war dabei ſehr beſchädigt worden und hatte ſchwere blutige Verluſte gehabt. Nachdem er wieder verwendungsfähig geworden war, hatte er an dem verunglückten Luftangriff gegen Schleswig teilgenommen und dann auch die Schlacht am 24. Januar 1915 mitgemacht. Nach engliſchen Berichten iſt es ein von der „Arethuſa" abgefeuerter Torpedo geweſen, der den Panzerkreuzer „Blücher" zum Sinken gebracht hat. Auf dieſelbe Weiſe ging Mitte Februar weſtlich der Orkney-Inſeln der Panzerkreuzer „Bervick" oder ein anderes Schiff ſeiner Klaſſe — 1901/03, 9950 T., 530 M. Beſ. — verloren.

Am 1. März erfolgte während eines Schneeſturms ein Luftſchiffangriff auf Hull. 90 Bomben wurden auf Lagerhäuſer, Docks, im Bau befindliche Schiffe und Bahnanlagen abgeworfen.

Am 7. wurde der Zerſtörer „Murray" — 1911, 1000 T. — vor der Humbermündung ein weiteres Opfer deutſcher Minen. 22 Mann ſeiner Beſatzung ſind dabei umgekommen.

Am 9. erklärte Deutſchland an Portugal den Krieg, weil von der Regierung dieſes britiſchen Vaſallenſtaats 55 meiſt große deutſche Dampfer, die in ſeinen Häfen beim Ausbruch des Kriegs Schutz geſucht hatten, auf das Drängen Großbritanniens beſchlagnahmt worden waren.

An der engliſchen Oſtküſte traten um dieſe Zeit weitere engliſche Schiffsverluſte durch Minen ein. Zunächſt der 2644 B.R.T. große engliſche Hilfskreuzer „Fanvette", ein erſt drei Jahre altes Schiff, das bei ſeinem Untergange 2 Offiziere und 12 Mann mit in die Tiefe nahm; und dann am 10. der Zerſtörer „Coquette" — 1897, 360 T., 69 M. Beſ. —. Das ihm zu Hilfe eilende Torpedoboot Nr. 11 — 1907, 260 T., 35 M. Beſ. — teilte ſein Schickſal. 4 Offiziere, 41 Mann ſind dabei ertrunken.

Am 15. März 1916 erhielt der Großadmiral v. Tirpitz den Abſchied,

weil er für die ungehemmte Einsetzung der U-Boote in den Handelskrieg eingetreten war, eine Stellungnahme, die der Reichskanzler v. Bethmann im Hinblick auf die Vereinigten Staaten energisch bekämpfte.

Über einen am 25. englischerseits angesetzten Luftangriff, durch den die bei Schleswig erbaute Luftschiffhalle zerstört werden sollte, lautet der Bericht der britischen Admiralität folgendermaßen: „Englische Wasserflugzeuge griffen die Flugzeughallen in Nordschleswig östlich Sylt an. Leichte Kreuzer und Zerstörer geleiteten die Flugzeugmutterschiffe. Drei Flugzeuge werden vermißt. ‚Meduſa' und ‚Laverock' kollidierten; ‚Meduſa' gesunken. Britische Zerstörer versenkten 10 deutsche Patrouillenboote." Tatsächlich verlief das Unternehmen in nachstehender Weise: Als die feindlichen Flieger in Schleswig gesichtet wurden, glaubte man zuerst seinen Augen nicht trauen zu dürfen; denn das Wetter war für Fliegerunternehmungen zu stürmisch. Deutsche Marineflieger traten den feindlichen aber sofort entgegen und schossen von fünfen drei Flugzeuge ab. 4 Offiziere, 1 Unteroffizier wurden gefangen. Andere stießen gegen die geleitenden Schiffe vor und erzielten Treffer. Die Besatzungen der beiden andern Flugzeuge konnten von den Zerstörern aufgenommen werden. Ob es gelungen ist, die Flugzeuge selbst zu bergen, ist nicht bekannt geworden. Der Angriff war völlig gescheitert. Nur bei Hoyer-Schleuse wurden einige Bomben abgeworfen, die keinen Schaden anrichteten. Ein Zerstörer — „Meduſa" — wurde durch Fliegerbomben beschädigt Deutsche Torpedoboote griffen den abziehenden Feind an. Dieser bestand aus 5 kleinen Kreuzern, 15 Zerstörern und einigen Flugzeugmutterschiffen. Offenbar sollte „Laverock" die beschädigte „Meduſa" — 1915, 1900 T., 3 Stück 10,2 cm-SK, 6 Stück 53 cm-T. R. (3 T. D. R.) — in Schlepp nehmen und ist dabei mit ihr zusammengestoßen. Man hat wohl angenommen, daß sie nicht zu retten sei und so wurde sie von der Besatzung verlassen. Am 27. fanden dänische Fischer das zu Anker liegende Fahrzeug mit eingedrücktem Bug; an Deck viele Trümmer, das Hinterschiff im Versinken, die Funkeinrichtung in Ordnung. Von den Torpedokanonen waren zwei geladen. Ein Bericht aus Esbjeg besagt, daß am Freitag 30 britische Kriegsschiffe westlich des Hafens lagen. Ein großes Flugzeugmutterschiff brachte 5 Flugmaschinen zu Wasser. Die Fischer, die zusahen, wurden fortgejagt. Sie meldeten, daß britische Zerstörer die deutschen Fischdampfer „Braunschweig" und „Otto Rudolf" bei Rote Kliff (Sylt) in Brand geschossen und versenkt hätten. Von beiden Fahrzeugen hatten die Engländer 20 Mann als Gefangene mitgenommen. Sie erzählten weiter, daß einer der britischen Zerstörer nach einer heftigen Explosion gesunken sei, als zwei deutsche Flieger eingriffen. Vielleicht bezieht sich das auf die „Meduſa", möglicherweise aber auf einen andern Zerstörer. Am folgenden Tage wurden die Fischer von 11 deutschen Kriegsschiffen angehalten und sahen später 48 britische. Ein

deutsches Torpedoboot rammte den britischen Kleinen Kreuzer „Cleopatra" — 1914, 3800 T. — und ging dabei unter. Kein Mann von seiner Besatzung wurde gerettet, was bei dem grundsätzlichen Verhalten der Briten nicht wundernehmen kann.

Im April 1916 hörte man in England fünfmal das Surren der Schrauben deutscher Luftschiffgeschwader. Beim ersten, in der Nacht zum 1. stattfindenden Angriff wurden London und Städte des südöstlichen England heimgesucht. Die Verheerungen in der City und den Docks sollen alle früheren übertroffen haben. Ganze Straßen sind niedergebrannt, Tower- und London-Brücke wurden beschädigt, auch Schiffe und Flugzeugschuppen vernichtet. Enfield, Waltham Abbey, Cambridge, Stowmarket, Lowestoft, Hafenanlagen am Humber bombardiert, 3 Batterien zum Schweigen gebracht. „L 15" wurde beschädigt und mußte auf die Themse niedergehen. Es ging verloren; der Kommandant, Kapitänlt. Breithaupt, und die 16 Köpfe starke Besatzung wurden von dem Fischdampfer „Olivial" und andern Patroillenbooten gefangen genommen. Die Engländer versuchten, das Luftschiff einzuschleppen. Es mißlang. Der zweite Angriff, in der Nacht zum 2. April, richtete sich gegen die Mündung des Tees, Middlesborough und Sunderland; der dritte, in der folgenden Nacht — im Verein mit Heeresluftschiffen — gegen die Docks von London und mehrere befestigte Städte der Südostküste Englands. Auch Dünkirchen hatte zu leiden. Ein anderes Geschwader belegte Edinburgh, Leith, die im Firth of Forth liegenden Schiffe, den untern Tyne und Newcastle mit Bomben. In der Nacht zum 4. wurden Great Yarmouth, in der zum 6. Whitby, Hull und Umgegend angegriffen. Gegen Ende des April bombardierten Marine- und Heeresluftschiffe im Verein mit in Flandern aufgestiegenen Fliegern Dover, Cambridge, Norwich, Lincoln, Winterton, Ipswich und Harwich. Am 25. griffen flandrische Flieger Dünkirchen an, in der Nacht zum 26. London und seinen Hafen, Colchester, Ramsgate und den für Truppenlandungen wichtigen Hafen von Etaples.

Am 25. ließ ein Geschwader deutscher Kreuzer von 4 Uhr vormittags an seine Geschütze 55 Minuten lang gegen Great Yarmouth, Norwich und Lowestoft spielen. Der angerichtete Schaden war groß, viele Menschen wurden getötet oder verwundet. Die Beschießung von Lowestoft begann um 5 Uhr früh. Dreißig Häuser im südlichen Teile der Stadt wurden zerstört; im nördlichen zwei Häuserblocks in Trümmer gelegt. Der Dampfer „Sunderland" brannte aus. Nach in englischen Zeitungen erschienenen Berichten wurden 150 Häuser vernichtet. Hierauf kam um 5½ Uhr die Reihe an Great Yarmouth. Von Süden her näherten sich vier kleine britische Kreuzer und einige Zerstörer. Sie wurden so übel empfangen, daß sie schleunigst kehrt machten. Auf einem von ihnen, der „Penelope" — 1914, 3560 T., 29 Kn.,

2 Stück 15,2-, 6 Stück 10,2 cm-SK, 2 Stück 53 cm-T. D. R., 400 M. Bes. — wütete ein schwerer Brand. Einer ihrer Schornsteine wurde weggeschossen. Das Schiff soll so gut wie ausgebrannt sein. Englische Berichte geben ihre blutigen Verluste auf 25 Tote und Verwundete an. Ein Zerstörer sank. Weiter südlich standen deutsche U-Boote; und es gelang einem von ihnen, „Galatea" — wie „Penelope" — zu torpedieren. Die Beschädigung kann aber nicht schwer gewesen sein, da das Schiff bereits am 4. Mai wieder als in der Nordsee kreuzend erwähnt wurde. Das britische Tauchboot „E 22" wurde mit Artilleriefeuer vernichtet. Nur 2 Mann seiner Besatzung konnten gerettet werden. An Land sollen nach englischen Berichten 1 Mann — und wie üblich — 1 Frau sowie 1 Kind getötet worden sein. Um 6 Uhr wurde der Rückmarsch angetreten. Auf diesem wurden noch zwei Vorpostendampfer versenkt. Einer von ihnen war der berüchtigte „King Stephen". Die von ihm geborgenen Engländer beteuerten aber, daß sie nicht an Bord gewesen seien, als dieses Schiff die Besatzung des Luftschiffs „L 19" ertrinken ließ.

In der Nacht zum 27. versenkten auf der Doggerbank deutsche Torpedoboote einen größeren britischen Wachtdampfer und brachten einen Fischdampfer nach einem deutschen Stützpunkt auf.

Nach amtlicher Bekanntmachung der britischen Admiralität ging das deutsche Tauchboot „U C 5" an der englischen Ostküste verloren. 1 Offizier und 17 Mann fielen in Gefangenschaft.

Der Mai brachte drei Luftangriffe gegen England. Nur der erste wurde von Marineluftschiffen in der Nacht zum 3. Mai ausgeführt, die andern von in Flandern aufgestiegenen Fliegern. Der Luftschiffangriff hatte Middlesborough, York, Stockton, Sunderland, Hartlepool, den Teesfluß und den Firth of Forth zum Ziel. In letzterem wurden Kriegsschiffe mit Bomben belegt. Auf der Heimfahrt vertrieb „L 20" nach Norwegen. Als Wrack wurde es im Hafsfjord am 3. morgens von norwegischen Torpedobooten aufgefunden. Die Besatzung hatte die Motore unbrauchbar gemacht. In Stärke von 1 Offizier, 2 Unteroffizieren und 10 Mann wurde sie geborgen und eingeschlossen. Nur 6 Mann, die noch auf See geborgen waren, ließ man laufen. Das Luftschiff selbst wurde auf Anordnung der norwegischen Militärbehörde vernichtet.

Um jene Zeit gab der britische Minister des Innern im Unterhause an, daß durch die fünf Angriffe deutscher Kriegsschiffe auf die englischen Küsten 141 Menschen getötet und 600 verwundet worden seien; durch die ersten 14 Luftangriffe dagegen — der vom 1. Februar 1916 war der 29. — 439 Menschen als getötet, 1005 als verwundet festgestellt seien. Seit Anfang Februar fanden im März 2, im April 5, im Mai 3 weitere statt; im ganzen also bis dahin 39.

Am 4. Mai wurde der Luftkreuzer „L 7" von den britischen Kleinen

Kreuzern „Galatea" und „Phaeton" sowie einem Tauchboot in der Nordsee abgeschossen. Letzteres rettete von der Besatzung 7 Mann. Dafür wurde bei Horns Riff das britische Tauchboot „E 31" — 1915, 730 T. — von einem deutschen Kriegsschiff am 5. Mai durch Artillerie vernichtet. Die britische Admiralität hat diesen Verlust bestritten.

Am 31. versenkte ein deutsches Tauchboot an der Humber-Mündung einen großen britischen Zerstörer.

Die Seeschlacht vor dem Skagerrak

In den letzten Tagen des Mai waren aus verschiedenen britischen Stützpunkten starke Verbände ausgelaufen und bereits vom südlichen Norwegen aus gesehen worden. Genauere Angaben über ihre Zusammensetzung fehlten jedoch. Die deutsche Flottenleitung wußte das seit dem 27. Wenn Vizeadmiral Scheer also am 31. mit der Hochseeflotte in See ging, so darf angenommen werden, daß er das in der Absicht getan hat, zu schlagen. Unter den Besatzungen aber ahnte kaum jemand, daß die Flotte zu einem Kampfe allerschwerster Art hinausdampfte, und nur wenige werden an Bord gewesen sein, die davon wußten, daß der heiße Wunsch aller in Erfüllung gehen sollte, mit dem tief gehaßten, aber als Gegner sehr hoch eingeschätzten Briten die Klinge zu kreuzen. Hatte man doch, wer weiß wie oft, die Nordsee nach allen Richtungen durchkreuzt, ohne etwas vom Feinde zu sehen. Noch vor Tagesanbruch war am 31. Mai 1916 die Aufklärungsflotte — Vizeadmiral Hipper — seewärts gedampft. Sie bestand aus den fünf Schlachtkreuzern „Lützow" — Flaggschiff —, „Derfflinger", „Seydlitz", „Moltke", „von der Tann", den sechs Kleinen Kreuzern „Pillau", „Wiesbaden", „Frankfurt", „Rostock", „Elbing", „Regensburg" und mehreren Torpedobootsflottillen, etwa vierzig Booten. Mit großer Fahrt ging es nach Norden. Ihr folgte in einem Abstande von etwa 30 Seemeilen die Hauptmacht, sechzehn Großkampfschiffe, sechs ältere Linienschiffe, die Kleinen Kreuzer „Frauenlob" und „Hamburg" mit weiteren vierzig Torpedobooten. Das Wetter war klar und schön; es wehte ein leichter Nordwest, als sich die Schlachtkreuzer um $4^1/_2$ Uhr nachmittags etwa 90 Seemeilen westlich Hanstholm befanden. Vor ihnen dampften in breit auseinandergezogener Dwarslinie die leichten Kreuzer. Um diese Zeit meldeten „Wiesbaden" und „Frankfurt" fünf feindliche Kreuzer der „Calliope"-Klasse — 1914/15, 3800 T., 30 Kn., 2 Stück 15,2-, 8 Stück 10,2 cm-SK, 2 Stück 53 cm-T.D.R., 400 M. Bes. —, die kehrt gemacht hätten und nun nördlich steuerten. Admiral Hipper befahl, Fühlung mit dem Feinde zu halten. Die in Sicht befindlichen Teile desselben verstärkten sich bald auf acht Kreuzer und mehrere Flottillen großer Zerstörer neuester Art. Die leichten deutschen Kreuzer sammelten nach dem

linken Flügel hin und die bei ihnen befindlichen Torpedoboote stießen gegen die feindliche Abteilung mit höchster Fahrt vor. Die Briten wichen in nordwestlicher Richtung aus.

Um 5 Uhr 20 Min. sichteten die deutschen Schlachtkreuzer Rauchwolken im Westen. Aus ihnen entwickelten sich zwei Säulen großer Schiffe, die östlich steuerten. Es war die dem Admiral Beatty unterstellte Aufklärungsflotte der britischen „Grand Fleet" des Admiralissimus Jellicoe, die nun auf Südostkurs schwenkte. Zu der ersten gehörten „Lion", „Tiger", „Queen Mary", „Prinzeß Royal", „New Zealand" und „Indefatigable", die zusammen über ein Breitseitgewicht von 24 856 kg verfügten. Beattys Flagge wehte vom „Lion". Ihnen voran fuhr der Kleine Kreuzer „Champion" — 1915, 3800 T., 30 Kn., 3 Stück 15,2-, 6 Stück 10,2 cm-SK, 2 Stück 53 cm-T.D.R. — mit der 13. Zerstörerflottille. Zwölf weitere kleine Kreuzer von rund 51 000 T. Gesamtgröße und dreißig Zerstörer neuester Art von 33 000 T. sammelten als Nachhut und im Feuerlee. Admiral Hipper schwenkte auf den Feind zu und legte seine Schlachtkreuzer zu laufendem Gefecht neben die feindliche Linie, seine leichten Kreuzer und Torpedoboote im Feuerlee. Die fünf deutschen Schlachtkreuzer hatten ein Breitseitgewicht von 15 974 kg und damit verhielt sich das artilleristische Stärkeverhältnis auf deutscher wie 1 zu 1,56 auf englischer Seite. Der Wind wehte von rechts hinten und war damit für die Deutschen insofern günstig, als die Dampfwolken ihrer feuernden Geschütze schneller zerflossen und so den Ausblick nicht behinderten, wie das bei den nach der entgegengesetzten Seite hin schießenden Engländern der Fall war. Beide Flotten näherten sich auf dem von ihnen verfolgten Kurse schnell der südlich stehenden deutschen Linienschiffsflotte, die auf die eingegangene Meldung ihrer Aufklärer so schnell herandampfte, wie das die Höchstgeschwindigkeit der bei ihr befindlichen sechs älteren Linienschiffe gestattete; also mit etwa 17 bis 18 Knoten.

Indem Admiral Beatty hohe Fahrt ließ, gab er — vielleicht bewußt — einen Vorteil aus der Hand. Er verzögerte dadurch das Eingreifen der Schiffe seiner zweiten Marschsäule, die aus vier schnellen Großkampfschiffen der „Malaga"-Klasse — 1913/15, 28 500 T., 25 Kn., 8 Stück 38,1-, 16 Stück 15,2 cm-SK, 4 Stück 53 cm-D.T.R. — und einem andern schnellen, vielleicht der „R"-Klasse, gebildet wurde. „Queen Elizabeth" soll nach englischen Angaben an der Schlacht nicht teilgenommen haben. Auch daß er einen südlichen Kurs einschlug, war taktisch nicht vorteilhaft. Denn nördlich von ihm stand die britische Hauptmacht unter Admiral Jellicoe. Vielleicht hat Beatty geglaubt, mit den Kräften, die ihm zur Hand waren, die deutsche Aufklärungsflotte vernichten zu können, und tatsächlich war deren Artillerie fast um das Vierfache den Schlachtkreuzern Hippers überlegen. Etwas persönlicher Ehrgeiz dürfte dabei auch wohl eine Rolle gespielt haben. Den etwa

eingreifenden deutschen Linienschiffen konnte er sich dank der weit größeren Geschwindigkeit seiner Schiffe ja unschwer entziehen. So lagen denn zunächst sich annähernd dieselben Geschwader kampffertig gegenüber, die bereits am 24. Januar 1915 unter denselben Führern sich gemessen hatten.

Für denjenigen, der den Kriegsereignissen aufmerksam gefolgt war, konnte nicht zweifelhaft sein, daß die deutsche Flotte taktisch höher eingeschätzt werden mußte als die britische. Das zeigten die Schlachten bei Coronel, den Falklands und der Doggerbank. Bei Coronel hatten auf deutscher Seite zwei Panzerkreuzer und zwei kleine Kreuzer mit einem Breitseitgewicht von 1936 kg gegen zwei britische Panzerkreuzer, einen kleinen Kreuzer mit einem Breitseitgewicht von 1185 kg gefochten. Die Artillerie des britischen Hilfskreuzers ist dabei nicht mit berechnet, weil sie nicht genau bekannt ist. Die artilleristische Überlegenheit war also auf deutscher Seite und entsprach ungefähr einem Verhältnis wie 3: 2. Trotz Sturm, hoher See und schlechter Beleuchtung wurden die beiden britischen Panzerkreuzer in knapp einer Stunde zum Sinken gebracht; dem kleinen Kreuzer gelang es, der Vernichtung dank seiner hohen Geschwindigkeit und der Dunkelheit zu entrinnen.

Bei den Falklandsinseln waren in erster Linie dieselben beiden Panzerkreuzer deutscherseits und zwei Großkampfschiffe englischerseits beteiligt. Das Wetter war klar und schön, die See ganz ruhig. Ins Gefecht kamen auf deutscher Seite nur 8 Stück 21 cm von 1000 kg Geschoßgewicht; denn die übrigen konnten infolge der großen Entfernung, auf die gefochten wurde, nicht eingreifen. Die beiden britischen Großkampfschiffe brachten eine Artillerie von 6168 kg ins Gefecht, waren dabei um etwa 3 Kn. oder mehr schneller und sehr viel besser gepanzert. Schließlich waren die Munitionsvorräte der Deutschen sehr knapp. Trotz ihrer um das Sechsfache überlegenen Artilleriekraft und obgleich die Tageseinflüsse einer Ausnutzung ihrer Übermacht günstig waren, brauchten die Engländer zur Vernichtung des ersten deutschen Panzerkreuzers drei, zu der des zweiten fünf Stunden. Am 24. Januar 1915 war die britische Artillerie reichlich doppelt so stark wie die deutsche und trotzdem waren die englischen Schiffsverluste mehr als doppelt so groß wie die deutschen. Das berechtigte zu der Erwartung, daß die Ergebnisse in einer Seeschlacht großen Stils entsprechende sein würden. Die folgenden Geschehnisse werden zeigen, daß diese Folgerungen aus den bisherigen Erfahrungen gerechtfertigt waren.

Um 5 Uhr 49 Min. nachmittags entbot der deutsche Admiral durch einen Schuß dem britischen seinen Gruß, die andern Schlachtkreuzer fielen ein: die größte Seeschlacht aller Zeiten hatte begonnen! Der 13 km abstehende Feind antwortete sofort. Trotz der zahlenmäßigen Überlegenheit auf britischer Seite erwies sich die deutsche Schiffsartillerie als die wirkungsvollere. Bereits nach 15 Minuten erfolgte auf dem britischen Schlußschiff

„Indefatigable" unmittelbar nach dem Einschlagen eines schweren Treffers eine gewaltige Detonation. Als die Dampfwolken derselben sich teilten, ist die Stelle leer, an der noch soeben ein mächtiges Schiff einherschäumte. Durch den Ausfall dieses Schlachtkreuzers war die Überlegenheit Beattys zwar vermindert, aber bald darauf war die zweite Säule so weit aufgedampft, daß deren Spitzenschiff das Feuer eröffnen konnte. Die fünf schnellen Großkampfschiffe „Malaga", „Valiant", „Barham", „Warspite" und ein Schiff einer andern Klasse *) — 1913/14, 28 000 T., 25 Kn., 8 Stück 38,1-, 16 Stück 15,2 cm SK, 4 Stück T.D.R., 11 000 M. Bes. — erhöhten das Stärkeverhältnis auf britischer auf 3,8 gegen 1 auf deutscher Seite. Dieser fast vierfachen Überlegenheit gegenüber sank die Aussicht auf ein siegreiches Durchfechten der Kreuzerschlacht für die Deutschen ganz erheblich. Um sich Luft zu schaffen, setzte Admiral Hipper seine von einigen leichten Kreuzern geführten Torpedoflottillen gegen die feindliche Spitze an. Beatty warf ihnen von seinen Zerstörern entgegen. Es scheint jedoch, daß ein Teil der verfügbaren Kräfte infolge des Mißverstehens von Signalen zurückgeblieben ist. Jedenfalls entspann sich nunmehr zwischen den Linien der großen Schiffe ein wütendes Nahgefecht, in dem die Deutschen zwei, die Engländer vier Boote einbüßten, während „Nestor" und „Nomad" — 1916, 35 Kn., 1000 T., 3 Stück 10,2 cm-SK, 4 Stück 53 cm-T.R. (2 T. D.R.), 100 M. Bes. — als bewegungsunfähige Wracks liegen blieben, die später von den deutschen Linienschiffen den Genickfang erhielten. In dem Durcheinander des Ringens finden die deutschen Boote doch die Zeit, ihre Kameraden von den untergehenden zu retten. In das Gekläff der Kleinen hinein dröhnt plötzlich das Brüllen einer ungeheuren Entladung. Das dritte Schiff der feindlichen Linie „Queen Mary" — 30 000 T. — ist infolge einer einschlagenden deutschen Granate in die Luft geflogen. Von der 1800 Köpfe starken Besatzung der beiden britischen Schlachtkreuzer haben nur sechs als deutsche Gefangene den Tag überlebt. Eine hochwillkommene, aber nicht ausreichende Entlastung für Hippers Großkampfschiffe. Inzwischen ist jedoch die deutsche Hauptmacht in Sicht gekommen und beginnt mit ihren Spitzenschiffen in das Gefecht einzugreifen. Das veranlaßte Beatty geschwaderweise nach Norden zu schwenken. Seine Schlachtkreuzer dampfen mit hoher Fahrt ab, während seine leichten Kreuzer und die Zerstörer bei den schnellen Großkampflinienschiffen bleiben. Nach den übereinstimmenden Aussagen gemachter Gefangener ist auf dieser Fahrt noch ein dritter Schlachtkreuzer, die „Princeß Royal", gesunken, was die britische Admiralität aber leugnet. Die Schlacht der Aufklärungsflotten ist damit zu Ende; Vizeadmiral Scheer übernimmt die Leitung der nun beginnenden

*) Nach englischen Angaben soll „Queen Elizabeth" im Dock gelegen haben.

Tagschlacht

Die noch völlig gefechtfähigen fünf deutschen Schlachtkreuzer haben sich, ebenfalls nach Norden schwenkend, an die Spitze der deutschen Linienschiffsflotte gesetzt, müssen aber ihre Geschwindigkeit nach der der älteren deutschen „Deutschland"-Klasse regeln. Die britischen Großkampfschiffe machen nunmehr den Versuch, gestützt auf ihre weit überlegene Geschwindigkeit — 25 gegen 18 Kn. —, die deutsche Spitze zu umfassen, den Strich über das T zu ziehen, bei dem die deutsche Linie den senkrechten, die britische den horizontalen Strich gebildet haben würde. Admiral Scheer vereitelte das, indem er die Flotte allmählich nach Osten schwenken ließ.

In dem laufenden Gefecht, das sich nunmehr entwickelt, das sich hauptsächlich zwischen den deutschen Schlachtkreuzern und den fünf „Malaga"-Schiffen abspielt, und in welches nur die vordersten deutschen Linienschiffe mit Fernfeuer einzugreifen vermögen, leiden die britischen offenbar; denn sie suchen durch „Abstaffeln" die deutsche Feuerwirkung zu vermindern.

Um diese Zeit ist die Südküste Norwegens vorübergehend in Sicht gewesen. Inzwischen ist ein Wetterumschlag eingetreten. Es ist dunstig geworden. Der Himmel hat sich bezogen. Der Wind ist auf Südwest umgesprungen.

Um 7 Uhr 20 Min. muß eins der britischen Linienschiffe mit schwerer Schlagseite seinen Posten in der Linie verlassen. Ebenso wie Hipper das beim Eingreifen der zweiten Marschsäule getan hat, um sich Luft zu schaffen, setzt der britische Admiral die bei ihm befindlichen kleinen Kreuzer und Zerstörer zum Angriff auf die deutschen Schlachtkreuzer an. Hipper wirft ihnen die seinigen entgegen und weicht den abgeschossenen feindlichen Torpedos durch Wendung nach Süden aus. Keins der Unterwassergeschosse hat getroffen. Der Vorstoß der leichten britischen Seestreitkräfte wird mit dem Verlust von zweien der Zerstörer abgewiesen.

Die deutschen leichten Kreuzer und Torpedoboote stoßen nun nach Osten vor, um dorthin aufzuklären. Sie sichten einen kleinen britischen Kreuzer, nach Berichten eines Augenzeugen den Panzerkreuzer „Cornwall" — 1902, 9950 T., 23,5 Kn., 14 Stück 15,2 cm-SK, 2 Stück 45 cm-T.R., 530 M. Bes. —, infolge der Unsichtigkeit der Luft erst, als sie an denselben bis auf 6 km herangekommen sind. Das auf ihn zusammengefaßte Feuer macht ihn innerhalb kürzester Zeit fast zum Wrack. Als sich dann aber in seiner Nähe aus dem dicken Dunst, der besonders über dem östlichen Horizont gelagert hatte, eine Anzahl großer Schiffe löst und auch weiter nördlich deren mehrere gesichtet wurden, schwenken die leichten deutschen Seestreitkräfte auf Westkurs zurück, heftig verfolgt von feindlichem Feuer aus schweren Kalibern. „Wiesbaden" bleibt liegen; sie hat einen Treffer in die Maschine erhalten. Scheer

ist zu ihrer Deckung auf sie zu geschwenkt; bald aber zwingen ihn höhere Rücksichten, den kleinen Kreuzer seinem Schicksale zu überlassen.

Der britische Admiralissimus Jellicoe war mit der Hauptmacht auf dem gleichen von Beatty gesteuerten Kurse östlich gedampft; doch lag die von ihm verfolgte Marschstraße wesentlich nördlicher. Er hatte die Kanonade gehört, war sich aber, wohl infolge ungenauer Meldungen Beattys, über Lage und Standort beider Parteien im Unklaren. Er steuerte zuerst südlich und dann westlich, bis er merkte, daß Beattys Aufklärungsflotte sich zwischen ihm und den Deutschen befand. Deshalb schwenkte er kehrt, um dann allmählich auf südlichen Kurs zu gehen. Zu seiner Aufklärung sandte er sechs seiner Panzerkreuzer mit leichten Seestreitkräften rechts voran.

Diese passierten in der Nähe der treibenden „Wiesbaden" und prallten dann auf Scheers Spitze, die von ihrem westlichen Kurse wieder auf einen östlichen zurückgeschwenkt war. Wie die Woge an der Felsenklippe, so bricht der britische Vorstoß unter dem zerschmetternden Feuer der deutschen Großkampfschiffe zusammen. Ein leichter Kreuzer versinkt, ein zweiter dreht schwer beschädigt ab. Über „Defence" — 1907, 14 800 T., 23,4 Kn., 4 Stück 23,4-, 10 Stück 19 cm-SK, 5 Stück 45 cm-T.R., 850 M. Bes. — und „Black Prince" — 1904, 13 750 T., 23,6 Kn., 6 Stück 23,4-, 10 Stück 15,2 cm-SK, 3 Stück 45 cm-T.R., 100 M. Bes. — schlägt die Meeresflut zusammen. „Warrior" — ähnlich „Black Prince" — erreicht zwar noch die eigne Linie, muß dann aber aufgegeben werden. „Eurydalus" — 12 200 T. — brennt über und über. Was noch übrig ist, flieht nach Osten. Deutsche Torpedoflottillen sind aus eignem Entschluß nach Osten vorgestoßen und ihnen enthüllt sich nun in unabsehbarer Linie „die große Flotte" Jellicoes, deren Spitze bei der „Malaga"-Abteilung angekommen, nach Süden geschwenkt ist. Ihr voran fahren Beattys Schlachtkreuzer oder was davon noch vorhanden ist. Dann folgen drei ganz neue Schiffe der „Resolution"-Klasse — 1915, 26 200 T. —; hinter ihnen rauschen drei Geschwader von Großkampflinienschiffen; am Schluß ziehen drei Schlachtkreuzer der „Invincible"-Klasse — 1907, 20 300 T. — einher. Dazu die „Malaga"-Schiffe und die sechs Panzerkreuzer, soweit sie der Sturm der deutschen Geschosse nicht bereits vernichtet oder kampfunfähig gemacht hatte, und wenigstens 12 geschützte Kreuzer und mehr als 100 Zerstörer, außer denen, die zu Beattys Flotte gehören; im ganzen also an leichten Schiffen 25 Kreuzer und rund 150 Zerstörer.

Als Scheer die Meldung über Stärke, Stand und Kurs dieser mächtigen Armada erhalten hatte, war sein Entschluß gefaßt: „'ran an den Feind!" und damit begann ein neuer Abschnitt: der Kampf der beiden Schlachtflotten. Die deutsche Linie hält auf die Dunstwand im Osten zu, durchbricht sie und legt sich zum laufenden Gefecht auf südlichem Kurse neben die britische. 50 Stück 38-, 130 Stück 34,3- und 130 Stück 30,5 cm-SK mit 108 075 kg

Geſchoßgewicht auf britiſcher Seite ſtehen gegen 130 Stück 30,5- und 84 Stück 28 cm-SK mit 79 020 kg auf deutſcher in erbittertem Kampfe. Um weitaus mehr als das Doppelte iſt die britiſche der deutſchen Geſchützmacht überlegen. Mit unerhörter Wut entbrennt die Schlacht. Kirchturmhohe Geyſer werfen die fehlgehenden Granaten auf. Wenn eine von ihnen in der Nähe der Waſſerlinie die Schiffswand durchbricht, ſo ahnt niemand, ob ein Geſchütz oder ein Torpedo die weite Breſche geſchlagen hat. Und wie bei Friedensübungen nimmt auf den deutſchen Schiffen in dieſer Hölle der Leckſicherungsdienſt ſeinen ruhigen Gang. Wie bei der Schießübung leiten die A. O. (Artillerie-Offiziere) das Feuer ihrer Kanonen, während die Beſatzungen in den Türmen die abgefeuerten immer wieder ſchußfertig gemacht haben und auf den Wink der Geſchützmeiſter die langen Rohre in die befohlene Höhen- und Seitenrichtung bringen. In den Keſſel- und Maſchinenräumen walten Ingenieure, Maſchiniſten, Unteroffiziere und Heizer ihres Amts. Schweißtriefend verſehen ſie ihre Arbeit, unberührt von dem Getöſe, das zu ihnen herabdringt. Nur hin und wieder ein „Hurra", wenn durch ein Sprachrohr die Mitteilung gemacht wird, daß wieder ein feindliches Schiff verſunken iſt. Und im Hauptverbandplatz ſind Ärzte und „Badegäſte" *) am Werk, für die Verwundeten zu ſorgen. Ein betäubendes Toben, eine unaufhörliche Folge von Detonationen, ein Brüllen und Krachen, das Knirſchen und Berſten zerſchmetterten Stahls, das fortdauernde Heulen der Geſchoſſe, das Aufblitzen von Mündungsfeuer und berſtender Granaten, deren Splitter ſchwirrend umherſurren, dichte Dampfwolken und giftige Gaſe verbreitend. Und in dieſem Hexenſabbat frei auf hoher Brücke Admiral Scheer mit ſeinem Stabe, in ehrner Ruhe Meldungen empfangend und Befehle erteilend, die mit Blitzesſchnelle an diejenigen weiter gegeben werden, die es angeht. Um 8½ Uhr fällt ein zweites der „Malaga"-Schiffe aus — iſt es „Warſpite?" —, das nach einer gewaltigen Detonation ähnlich wie „Queen Mary" untergeht. Dasſelbe Schickſal, das ſie dem „Scharnhorſt" am 8. Dezember 1914 bereitete, ereilt jetzt die „Invincible". Immer noch ſtehen die deutſchen Schlachtkreuzer an der Spitze der Linie, immer noch tragen ſie die vollſte Laſt des Ringens. Aber mit der Widerſtandskraft des „Lützow" iſt es nun doch endlich vorbei. Schwer beſchädigt, durchſiebt von Geſchoſſen, vielfach leck und tief tauchend unter der Bürde der ins Innere gedrungenen Waſſermaſſen, iſt er gezwungen, den Poſten zu verlaſſen, den er ſo ruhmvoll eingenommen hatte. Admiral Hipper läßt ſich mit ſeinem Stabe durch ein Torpedoboot auf den „Derfflinger" bringen, um ſein Geſchwader von dort aus weiter zu führen. Der ſchwer verwundete „Lützow" aber tritt den Rückmarſch an.

Ihre größere Geſchwindigkeit geſtattet den Briten, die deutſche Spitze

*) Prediger, Zahlmeiſter, Beamte aller Art, Köche und Kellner.

zu umfassen. Von rechts und links vorn erhält sie jetzt schweres Feuer. Da warf Scheer seine Flotte herum nach Westen und setzt seine Torpedoboote zur Verschleierung und zum Angriff auf die feindliche Linie an. Diese preschen vor und ihre Rauchapparate entziehen den britischen Kanonieren den Ausblick auf die deutsche Linie. Wie unter einer Tarnkappe ziehen die deutschen Großkampfschiffe dahin. Die feindlichen legen Sperrfeuer vor ihre Flanke. Von Hippers Kreuzern bis dicht an diese Linie heran geleitet, die der britische Geschoßhagel zu Gischt aufpeitscht, jagt „Tirpitz' schwarze Jagd". Sie braucht sie nicht zu überschreiten; denn ihre Torpedos laufen weiter als die Entfernung zum Feinde beträgt. Klatschend schlagen diese auf das Wasser, um in rasender Eile auf die britische Linie loszustürmen. Jedes der Geschosse muß durch sie hindurch gehen; ob es dabei aber auf einen Schiffsboden treffen und ihn leck reißen oder durch eine Lücke flitzen wird, ist Glückssache. Die deutschen Verluste sind gering; nur zwei Boote sinken zerschmettert in die Tiefe. Die englischen Berichte geben nur zu, daß „Marlborough" — 1912, 28 000 T. — getroffen worden ist. Das wäre nicht viel bei 150 Torpedos. Offenbar haben Jellicoes Schiffe ebenso abgedreht, wie vor ihnen die Hippers. Beide Flotten verloren sich damit in der inzwischen hereingebrochenen Dunkelheit aus Sicht. Erst gegen 10½ Uhr trafen die deutschen Schlachtkreuzer auf vier britische Großkampfschiffe, die abdrehten, als auch deutsche Linienschiffe sie unter Feuer nahmen. Mit einem kurzen Schußwechsel zwischen älteren deutschen und großen britischen Kreuzern fand die Tagschlacht ihren Abschluß. Admiral Scheer konnte mit dem Verlauf derselben zufrieden sein; nur ein kleiner Kreuzer und ein paar Torpedoboote waren bis dahin verloren gegangen, nur ein Schlachtkreuzer kampfunfähig geworden.

Die Nachtschlacht

Jetzt handelte es sich um das Verhalten während der zwar kurzen aber dunklen Nacht. Dem Feinde kommt dafür seine erdrückende Überlegenheit an leichten Streitkräften zugute. In der Nacht erlangten die leichten Kreuzer und Zerstörer eine Bedeutung, die sie bei Tage in so hohem Maße nicht besaßen. Die an Zahl geringeren deutschen durften nicht voll gegen die feindliche Hauptmacht angesetzt werden; ein Teil mußte zur Abwehr gegnerischer Torpedoangriffe bei der Flotte zurückbleiben. Alle an der Schlacht beteiligt gewesenen Schiffe mußten ihre Munition auffüllen, die beschädigten zur Ausbesserung heimische Werften aufsuchen. Der britischen Flotte stand dafür die Wahl offen. Sie konnte einen der vielen Stützpunkte vom Scapa Flow bis Dover aufsuchen und, um dorthin zu gelangen, die verschiedensten Wege einschlagen, wenn sie nicht vorzog, sich zwischen die Schären des befreundeten Norwegens zurückzuziehen, vielleicht auch die Westküste Schwedens oder däni-

sches Hoheitsgebiet aufzusuchen. Damit war es deutschen Torpedobooten erschwert, mit den großen Schiffen Jellicoes innerhalb der wenigen Stunden, während deren es in dieser Jahreszeit dunkel bleibt, in Fühlung, gegen sie zum Angriff zu gelangen. Für die deutsche Flotte gab es nur eine einzige Marschstraße, die auf Helgoland führende. Etwa auf ihr vorangeeilte schnelle feindliche Schiffe konnten sie mit Minen verseuchen oder eine Stellung gewinnen, von der aus sie mit der größten Aussicht auf Erfolg zum Torpedoangriff schreiten konnten, nämlich dem von vorn. Nebliges und unsichtiges Wetter hätten ihre Aussichten nur erhöht.

Kurz nach Mitternacht stießen „Hamburg" und „Elbing" auf einen kleinen Kreuzer der „Arethusa"-Klasse, der schwer beschädigt auswich. Eine halbe Stunde später kam es zwischen älteren deutschen Kreuzern und überlegenen feindlichen zu einem Gefecht, in dem „Frauenlob" ihr Ende fand. Diese hatte den Befehl erhalten, nach einer Stelle zu eilen, an der eine deutsche Flottille die Besatzung eines soeben versenkten britischen Zerstörers barg, um ärztliche Hilfe zu leisten. Sie wurde zurückgerufen, als die Torpedoboote meldeten, daß sie einen Arzt an Bord hätten. Am 1. Juni um 1½ Uhr vormittags beleuchtete das Schlußschiff ihrer Gruppe 5 britische Kreuzer der „Aurora"-Klasse. Diese wurden beschossen und antworteten. „Frauenlob" erhielt zahlreiche Treffer ins Achterschiff und geriet in Brand. Unmittelbar darauf erhielt der Kreuzer einen Torpedo. Die Lichtmaschinen versagten, die Scheinwerfer erloschen. Die Maschinen blieben stehen. Das Schiff legte sich mehr und mehr nach Backbord achter weg. Die deutschen Kreuzer, die vorher in der Nähe gewesen, waren in der Dunkelheit aus Sicht gekommen. Die Artillerie des sinkenden Schiffs feuerte noch, als die Geschützbedienungen im Wasser standen. Mit drei Hurras auf den Kaiser sind diese Helden von ihrem Schiff mit in die Tiefe genommen worden.

Zwischen 1 und 3 Uhr erfolgten zahlreiche Torpedoangriffe von seiten britischer Zerstörer auf die marschierende Flotte. Den abgefeuerten Torpedos konnten die bedrohten Schiffe nur durch Abdrehen entgehen. Sind die Angriffe zahlreich, so entsteht bei den dann nötig werdenden Kursänderungen der Bedrohten die Gefahr, mit einem andern Schiff zusammenzurennen. So erging es „Elbing". Sie wurde schwer leck und mußte aufgegeben werden. „Pillau" wurde achtmal mit Torpedos beschossen, aber nicht getroffen. „Rostock" dagegen erhielt einen Treffer, blieb aber vorläufig schwimmen.

Immer aufs neue fallen Schüsse, tasten die Lichtkegel der Scheinwerfer über die jetzt bewegte See. Ein britischer Zerstörerführer und 4 Zerstörer werden durch Artillerie versenkt, zum Teil wenige Sekunden, nachdem sie gesichtet worden sind. Einen Zerstörer rennt ein Linienschiff mit dem Sporn in den Grund. Als es hell wird, entdeckt man auf der Back seine Gefechtsflagge, die dort bei dem Zusammenstoß hängen geblieben ist. 7 andere Zer-

störer werden getroffen und schwer beschädigt. Um 2 Uhr 15 Min. taucht östlich der deutschen Linie ein Panzerkreuzer der „Cressy"-Klasse in einem Abstande von knapp 1000 m auf. Er muß sich hierher verirrt haben. Er wird beleuchtet; und 30 Sekunden nachdem der erste Schuß gegen ihn gelöst ist, steht er in Flammen und fliegt nach 4 Minuten in die Luft. Es hat auf die Augenzeugen den Eindruck gemacht, als sei das Schiff über und über glühend gewesen. Eine Stunde später erscheint auf der gleichen Seite ein größeres brennendes Schiff. Eine abgefeuerte Rakete läßt einen mittelgroßen britischen Kreuzer erkennen, der langsam gegen den Wind fährt, um die in seinem Achterschiff fressende Glut bekämpfen zu können. Er wird unter Feuer genommen; und eine zweite Rakete zeigt, daß die Wellen bereits über sein Deck zu lecken beginnen. Man überläßt ihn seinem Schicksale.

Angriff und Abwehr sind nicht zu unterscheiden. Durch Erkennungssignale sucht man den Freund vom Feinde zu unterscheiden. Die angeschossenen feindlichen Zerstörer brennen wie Fackeln zu beiden Seiten der von der Flotte verfolgten Marschstraße. Hier finden „Turbulent" und „Tipperary" ihr Ende. Auch Streuminen hat der Brite vor der deutschen Flotte ausgelegt. Ein deutsches Torpedoboot fällt einer von ihnen zum Opfer. Noch ist „Lützow" bei den andern. Im Osten beginnt es zu dämmern. Fast scheint es, als sei damit die Gefahr von Torpedoangriffen vorüber. Da erdröhnt an der Seite der „Pommern" — 1905, 13 200 T., 743 M. Bes. — wieder eine jener verhängnisvollen Entladungen. Innerhalb von Sekunden ist das stattliche Schiff verschwunden. Seine gesamte brave Besatzung hat in der Nordsee ein Seemannsgrab gefunden.

Als es hell wurde, stand die Flotte bei Horns Riff. Umsonst späht alles nach der „großen Flotte" Jellicoes aus. Wollte sie schlagen, so konnte sie es; denn die britische Flottenleitung ist die ganze Nacht hindurch über das Wo der deutschen Flotte unterrichtet geblieben. Da sie schneller war als die deutsche, so stand es in dem freien Ermessen des britischen Admiralissimus, am 1. Juni morgens die Schlacht zu erneuern. Man hat deutscherseits vergeblich nach ihr ausgespäht, obgleich die deutsche Flotte bei Horns Riff mehrere Stunden gestoppt gelegen hat, um ihr die Gelegenheit zu einem neuen Waffengange zu geben. Luftschiffe meldeten, daß ein britisches Linienschiffsgeschwader etwa 90 Seemeilen nördlich von Terschelling nach Norden steuere. Ob es wirklich Linienschiffe gewesen sind? Man hörte im Winter 1914/15, daß eine Anzahl großer englischer Passagierdampfer als Linienschiffe maskiert worden seien und hat sich damals den Kopf zerbrochen, welcher Zweck wohl damit verfolgt werde. Es kann strategisch wertvoll sein, eine Truppen überführende Flotte von Kauffahrern als Linienschiffsgeschwader erscheinen zu lassen. Man erinnere sich daran, daß um dieselbe Zeit Lord Kitchener mit einem großen Armeestabe nach Rußland unterwegs war. —

Ein um diese Zeit erscheinendes britisches Tauchboot wurde versenkt. —

Die deutschen Torpedoboote hatten vergeblich nach der feindlichen Flotte gesucht. Ein deutsches Tauchboot hat in der westlichen Nordsee am 1. Juni ein zusammengeschossenes britisches Linienschiff westlich steuernd gesichtet, ohne zum Angriff gelangen zu können.

Es ist dann klar geworden, daß „Lützow" nicht zu halten war. Nachdem die Besatzung von Torpedobooten abgenommen war, verschwand das stolze Schiff, von dessen Großmast noch vor vierundzwanzig Stunden die Flagge des Admirals Hipper geweht hatte, unter den aufrauschenden grünen Wogen des deutschen Meeres. Die britische Hauptmacht hat am 1. Juni morgens nördlich des Schlachtfeldes gestanden, Beatty südwestlich von ihr. Einige schwer beschädigte Schiffe lagen bei Skagen innerhalb dänischen Hoheitsgebiets. Jellicoe hat dann den Rückmarsch nach England angetreten und ist dort ungefähr zur gleichen Zeit wie die deutsche Flotte in Wilhelmshaven angekommen. Nur die ebenfalls beschädigte „Seydlitz" ist etwas später in die Jade eingelaufen. Ein Teil der deutschen Schiffe trat sofort wieder in den Sicherungsdienst ein.

Die Engländer verloren: „Warspite",*) „Queen Mary", „Princeß Royal",* „Indefatigable", „Invincible", „Defence", „Black Prince", einen Panzerkreuzer der „Eurydalus"-Klasse, „Birmingham" und mindestens einen weiteren kleinen Kreuzer, „Tipperrary", „Turbulent", „Nestor", „Nomad", „Alacasta", „Fortune", „Ardent" und wenigstens 3 Zerstörer, wahrscheinlich deren 6 unbekannten Namens, sicher ein, wahrscheinlich zwei Tauchboote. Diese Schiffe messen zusammen 202 000 T., und ungefähr 7000 Mann müssen bei ihrem Untergang umgekommen sein.

Die Deutschen verloren „Lützow", „Pommern", „Wiesbaden", „Rostock", „Elbing", „Frauenlob" und 5 Torpedoboote von rund 62 000 T. Die Gesamtverluste deutscherseits betrugen 2414 Tote, 409 Verwundete. Von den Toten fallen auf die untergegangenen Schiffe ungefähr 1624. Also werden auf den schwimmen gebliebenen Schiffen etwa 790 Mann gefallen sein. Die Verluste an Toten und Verwundeten der schwimmenden Schiffe dürften demnach rund 1200 Mann betragen. Rechnen wir, daß die blutigen Verluste auf englischer Seite nur ebenso hoch gewesen sind — tatsächlich dürften sie höher sein —, so hätten die Briten in der Schlacht wenigstens 8200 Mann verloren. Sie geben 6104 zu. 177 britische Seeleute wurden von sinkenden oder gesunkenen Schiffen geborgen und fielen als Gefangene in deutsche Hand. Trafalgar war billiger gewesen. Es kostete den Briten 440, den Franzosen und Spaniern 4522 Tote. Mit dieser Seeschlacht haben britische Zeitungen die vor dem Skagerrak verglichen, indem sie von dem

*) Die mit einem Stern bezeichneten Schiffsverluste werden britischerseits geleugnet.

„größten Seesiege seit Trafalgar" sprachen. Es wäre ein eigenartiger „Sieg", in dem der Sieger dreimal so viel an Tonnengehalt und mehr als das an Menschen eingebüßt hat, als der nur halb so starke angeblich Unterlegene. Nach einer siegreichen Schlacht pflegt man übrigens auch sonst nicht Offiziere in den Ruhestand zu versetzen, die an ihr in leitender Stelle beteiligt waren, wie das mit den britischen Admiralen Egerton, Ingleſield und Farqhar geschehen ist.

Am 5. Juni ist westlich der Orkneyinseln der Panzerkreuzer „Hampshire" — 1903, 11 000 T., 655 M. Bes. — durch Auflaufen auf eine Mine gesunken. Nur wenige Seeleute konnten sich auf einem Floß retten. An Bord soll sich der Feldmarschall Lord Kitchener mit einem großen Armeestabe von mehreren hundert Personen befunden haben. Es wurde bereits auf Seite 313 ausgeführt, was dagegen spricht, daß Kitchener dort sein Leben eingebüßt hat. Sollten Absichten bestanden haben, mit der britischen Flotte in die Ostsee zu gehen und dort im Zusammenwirken mit einer russisch-britischen Armee gegen die deutsche Ostseeküste vorzugehen, so sind sie dank Scheer und der deutschen Hochseeflotte gescheitert.

Um die schweren Beschädigungen der heimgekehrten britischen Kriegsschiffe zu verbergen, wurden die Häfen von Yarmouth, Newcastle, die Orkneyinseln teils ganz, teils für den neutralen Schiffsverkehr gesperrt. Wie schwer die blutigen Verluste gewesen sein müssen, läßt die Verfügung der britischen Admiralität erkennen, durch die bestimmt wurde, daß die im Atlantischen Ozean und auf den auswärtigen Stationen befindlichen Schiffe einen bedeutenden Teil ihrer Besatzungen zur Auffüllung der entstandenen Lücken heimzusenden hätten. Aus dem Mittelmeer wurden Schiffe zurückberufen, deren Dienst die französische Flotte zu übernehmen hatte.

Am 2. Juni schrieb „Manchester Guardian": „Der Verlust der Schiffe kommt erst in zweiter Reihe; worum wir uns aber nicht herumdrücken können, ist, daß die Deutschen am 31. Mai besser abgeschnitten haben als wir."

In der Nacht zum 17. Juni wurde im Kanal der britische Zerstörer „Eden" — 1904, 600 T. — von einem Dampfer niedergerannt. 31 der 70 Köpfe starken Besatzung wurden gerettet.

Schon vom 4. Juli an unternahmen deutsche Seestreitkräfte wieder Vorstöße in die Nordsee und bis in die englischen Küstengewässer hinein, bei denen 8 Fischerfahrzeuge versenkt, die Dampfer „Lestris" und „Pendennis" aufgebracht wurden. Ganz eigenartige Folgen des „größten Seesiegs seit Trafalgar".

Am 11. Juli versenkten deutsche Tauchboote östlich des Firth of Forth 3 britische Wachtdampfer. 16 Mann wurden als Gefangene, ein Geschütz als Siegeszeichen mitgenommen. Ein anderes U-Boot beschoß die wichtigen Eisenwerke von Seaham.

Am 20. erzielte ein Tauchboot vor Scapa Flow zwei Torpedotreffer gegen ein britisches Großkampfschiff. Falls es nicht gesunken sein sollte, war es dadurch jedenfalls für längere Zeit als Kriegsmittel nicht mehr verwendbar.

Am 27. wurde der englische Dampfer „Eskimo" bei Arendal von einem Hilfskreuzer, zwei weitere in der Nordsee von Torpedobooten nach deutschen Häfen aufgebracht. Ein in der Seeschlacht beschädigter Schlachtkreuzer, der bei Vickers in Borrow zur Ausbesserung lag, wurde durch eine innere Explosion aufs neue ernstlich beschädigt.

In der Nacht zum 29. Juli hörte man in Südostengland wieder das drohende Brummen von Luftschrauben, und die angestellten Scheinwerfer beleuchteten mit ihrem fahlen Licht ein Geschwader deutscher Luftschiffe, unter denen die Detonationen ihrer Bomben erdröhnten. In Lincoln, Harwich, Grimsby, Immingham und auf vor dem Humber ausgelegte Vorpostendampfer schlugen sie ein. Auch ein Leuchtturm wurde mit Bomben belegt, und in der Nacht zum 1. August überflogen zu gleichem Zwecke Luftkreuzer Lincolnshire, Norfolk, Suffolk, Cambridge, Essex, Kent und Huntingdon.

Flandern

Für die Niederkämpfung von Küstenbatterien, im besondern der von der deutschen Marine an der flandrischen Küste erbauten, waren in England flachgehende Monitore erbaut worden, Fahrzeuge von etwa 5000 T., die sich mit einer geringen Geschwindigkeit begnügten, dafür aber gut gepanzert und schwer bestückt waren. Ein bis zwei 30,5-, 35,6- oder 38 cm-Kanonen waren in einem Panzerturm auf dem Vordeck eingebaut, dahinter der Kommandostand, Signalmast und Schornstein, der Rumpf durch einen außerhalb der eigentlichen Schiffswand mit einem gewissen Abstand von letzterer angeordneten Wulst gegen Torpedotreffer geschützt und ganz niedrig gehalten. 1915 waren 17 solcher Monitore bekannt, die nach berühmten britischen Generalen benannt waren; auch die französischen Marschälle Ney und Soult waren berücksichtigt worden, eine Aufmerksamkeit, die nichts kostete und dem für derartige Aufmerksamkeiten sehr empfänglichen eitlen Volke gegenüber ihre beabsichtigte Wirkung nicht verfehlt hat. Neben diesen großen Monitoren waren außerdem Panzerkanonenboote erbaut worden, die nur 500 T. groß waren und mit Nummern gekennzeichnet waren. Bis 1915 waren davon 10 bis 12 verwendungsbereit. Beide Arten haben auch im Mittelländischen Meere gefochten. Die Kanonenboote waren etwas schneller als die großen Monitore und führten auf dem Vordeck eine 23,4- und hinten eine 15,2 cm-SK hinter Schutzschilden. Drei für Brasilien erbaute Flußkanonenboote von 1280 T.,

11 Kn. Geschwindigkeit, bewaffnet mit 2 Stück 15,2 cm-SK in dem vordern Turm, 2 Stück 12 cm-Haubitzen auf dem Achterdeck wurden bei Kriegsbeginn beschlagnahmt und unter den Namen „Humber", „Mersey" und „Severn" der britischen Flotte eingereiht. Diese letzteren wurden nach Ostafrika geschickt, um dort gegen den im Rufidji eingeschlossenen Kleinen Kreuzer „Königsberg" Verwendung zu finden; die neuen großen Monitore aber danken recht eigentlich der Befestigung der Küste von Flandern ihr Entstehen; um die dort erbauten Küstenbatterien niederzukämpfen, waren sie geplant und erbaut worden.

In Flandern hatte die deutsche Marine fleißig an dem Ausbau der Befestigung der Küste und dem des Hafens von Zeebrügge weiter gearbeitet. Eine Anzahl von größern und kleinen Torpedobooten sowie den örtlichen Verhältnissen angepaßte Tauchboote waren dorthin übergeführt worden. Die Engländer ihrerseits waren bestrebt, diesen Platz als Stützpunkt für die deutschen leichten Seestreitkräfte unbrauchbar zu machen, die sich vor der Küste ausbreitenden Gewässer mit Streuminen zu verseuchen und so die Bewegungsfreiheit der leichten deutschen Seestreitkräfte einzuschränken. Bei jedem von ihnen unternommenen Vorstoß beschossen die Monitore die Strandbatterien, starke Flottillen von Zerstörern drängten die auf Vorposten liegenden Wachtboote, kleine Torpedoboote, zurück, während Hilfsdampfer Streuminen, Markierungsbojen und Netzsperren auslegten, so daß die Zahl der bei diesen Unternehmungen beteiligten Einheiten häufig die Zahl Hundert überschritt. Das Feuer der Kriegsschiffe leiteten Flieger, während andere Staffeln von Luftgeschwadern auch mit Bomben eingriffen und mit Maschinengewehren bewaffnete Flugzeuge den Schutz der Schiffe gegen deutsche Luftangriffe übernahmen.

Es ist aus den Veröffentlichungen nicht immer zu ersehen, ob die gemeldeten Gefechte mit derartigen ineinander greifenden Operationen zusammengehangen haben.

Am 21. August kämpften zwei britische Zerstörer ein vor Zeebrügge kreuzendes Torpedoboot nach tapferer Gegenwehr nieder. Gleichzeitig beschossen etwa 40 Kriegsschiffe verschiedener Art die Küste. Die blutigen Verluste an Land waren gering. Sie betrugen 1 Toten und 6 Verwundete.

Am 20. Oktober erfolgte abermals ein größerer Vorstoß: Monitore richteten ihr Feuer gegen die Küste, sahen sich diesmal aber von deutschen Wasserflugzeugen angegriffen, denen es gelang, gegen zwei der Turmschiffe vor La Panne Volltreffer zu erzielen.

Am 9. November versenkte ein U-Boot bei Dünkirchen einen französischen Zerstörer, wahrscheinlich „Branlebas" — 1907, 336 T. —.

Die geringe Entfernung der englischen Küste lockte zu Luftangriffen. Am 22. Dezember belegte ein in Flandern aufgestiegener Marineflieger Dover mit Bomben und am folgenden Tage waren westlich Dover bei Haugham er-

baute Flugzeugschuppen das von zwei Wasserflugzeugen erwählte Ziel. Am 9. Februar überflogen deutsche Flieger Kent und Hampton, stießen am 20. gegen Deal und Lowestoft vor und suchten am 1. März verschiedene Orte Südostenglands heim. Am 19. März erfolgten Luftangriffe gegen Dover, Ramsgate und Deal.

Drei vor der flandrischen Küste kreuzende Torpedoboote sahen sich an demselben Tage von fünf britischen Zerstörern angegriffen. Es kam zu einem laufenden Gefecht, das die britische Flottille abbrach, nachdem sie eine Anzahl von Treffern erhalten hatte. Mit großer Fahrt zog sie in nördlicher Richtung von dannen. Die deutschen Torpedoboote hatten nur ganz unbedeutende Beschädigungen erhalten.

Am 24. und 25. April erfolgten Fliegerangriffe gegen Dover, Camber, Norvick, Lincoln, Ipswich, Winchesters und Harwich. Am 25. wurde außerdem Dünkirchen, in der Nacht zum 26. London, Colchester, Ramsgate und der für die Einfuhr von Kriegszeug aller Art wichtige französische Hafen von Etaples bombardiert.

Am 25. wurden die deutschen Fliegerhäfen von Marienkerke und Zeebrügge von zahlreichen britischen Flugmaschinen angegriffen. Vielleicht standen diese Vorstöße mit einem Angriff in Verbindung, den britische Monitore, Zerstörer und Hilfsdampfer gegen Zeebrügge an demselben Tage unternahmen. Mehr als 50 Dampfer suchten, während die Kriegsschiffe die Batterien unter Feuer nahmen, nach Minen, legten Minen, Markierungsbojen und Netze aus. Die vorstoßenden Torpedoboote beschädigten einen Zerstörer schwer und versenkten einen der Hilfsdampfer. Die deutschen Torpedoboote blieben unbeschädigt. Der Feind büßte im ganzen 6 Dampfer ein.

Der die Unternehmung leitende Admiral Bacon soll berichtet haben, „es seien zusammen bisher sechs große Angriffe von See aus unternommen worden" — tatsächlich hatten seit dem 23. November 1914 sechs schwächliche Vorstöße stattgefunden —, „wobei u. a. ein Torpedoboot" — das im Nachtgefecht mit zwei britischen Zerstörern gesunken ist, während der eine Zerstörer fortgeschleppt werden mußte; die Deutschen retteten sich mit eignen Mitteln —, „2 Tauchboote" — es ist keins verloren gegangen —, „eine große Baggermaschine versenkt" — entspricht nicht den Tatsachen —, „drei militärische Fabriken vernichtet" — unwahr —, „Hafenwerke in Zeebrügge erheblich beschädigt" — unwahr —, „Werften und Molen ernstlich beschädigt" — unwahr —, „13 schwere Geschütze vernichtet" — nicht eins —, „den Deutschen schwere blutige Verluste zugefügt" — 1 Mann tot, 4 Mann schwer, 2 Mann leicht verwundet — „wurden". Es mag sein, daß dieser angebliche Bericht in der britischen Admiralität für die Öffentlichkeit zurechtgestutzt worden ist oder es sich auch hier um deren zwei gehandelt hat, von denen der eine für die Archive des Admiralstabs, der zweite für die Bekanntgabe bestimmt gewesen ist. Es war

das jene Zeit, in der man in Holland britiſche Landungen fürchtete. Am 27. um 4 Uhr morgens näherten ſich britiſche Flugzeuge Zeebrügge, drehten jedoch ab, als ſie unter Feuer genommen wurden. Gegen Mittag desſelben Tages erſchienen mehrere britiſche Schiffe und beſchoſſen von 4 Uhr ab die Küſte eine halbe Stunde lang. Die Strandbatterien antworteten. Um 5 Uhr wurde die Beſchießung noch einmal für 20 Minuten erneuert, während 60 Hilfsdampfer Minen und Fangnetze auslegten. Ein holländiſcher Dampfer lief ſich in letzteren feſt und mußte von den Deutſchen aus ihnen befreit werden.

Am 30. ſchoß ein deutſches U-Boot an der flandriſchen Küſte ein britiſches Flugzeug ab.

Der franzöſiſche Minenleger „Eſtafette" —?— ſank vor Gravelinge durch das Hochgehen einer Mine.

Anfang Mai ſchoß ein deutſches Torpedoboot einen britiſchen Marineflieger herunter und am 6. Mai konnte ein anderes ein mit einer Panne treibendes nach Zeebrügge einbringen und die aus 2 Offizieren beſtehende Beſatzung gefangen nehmen. Am 8. kam es bei Oſtende zu einem Artilleriegefecht zwiſchen 2 deutſchen Torpedobooten und 5 britiſchen Zerſtörern, in dem die Briten den kürzeren zogen. Einer der Zerſtörer wurde ernſtlich beſchädigt. Ähnlich verlief ein Gefecht am 16. Mai. Der zweite und dritte Luftangriff im Mai — den erſten unternahmen Luftſchiffe — richtete ſich gegen Dover, Deal, Ramsgate, Broadſtairs und Margate. Auch gegen feindliche Schiffe, Dünkirchen, St. Pol, Dixmuiden, Poperinghe, Amiens, Chalons, Suippes ſtießen Flieger am 19. vor. Als ſich am 30. britiſche Zerſtörer der Küſte näherten, wurden ſie von Landgeſchützen vertrieben.

Am 8. Juni kam es wieder einmal zu einem Scharmützel zwiſchen Torpedobooten, Monitoren und Zerſtörern, in dem deutſcherſeits keine Verluſte eintraten.

Am 28. Juni wurde der engliſche Damper „Bruſſels" von deutſchen Torpedobooten nach Zeebrügge aufgebracht. An Bord befand ſich ein engliſcher Kapitän namens Fryatt, der am 28. März 1915 verſucht hatte, das deutſche Tauchboot „U 33" zu rammen. Er wurde von einem Kriegsgericht für ſchuldig befunden und ſtandrechtlich erſchoſſen. Wäre mit allen Zivilperſonen in derſelben Weiſe verfahren worden, die ſich in gleicher Weiſe gegen deutſche Kriegsſchiffe vergangen haben, ſo wäre das Geſchrei im feindlichen Auslande auch nicht größer geweſen und die Bewaffnung der Kauffahrer ſeitens der Gegner hätte ſich bald als ein Fehlſchlag erwieſen.

Am 4. Juli wurde zum erſten Male einer der in Amerika für England erbauten U-Boot-Zerſtörer vernichtet, die, von Motormaſchinen angetrieben, eine Geſchwindigkeit von 50 Kn. erreichten, mit einer leichten Schnellfeuerkanone bewaffnet waren und eine Beſatzung von 7 Köpfen hatten.

Harwich und Dover wurden in der Nacht zum 10. Juli von deutschen Marineflugzeugen mit Bomben belegt, in der folgenden Nacht Calais und das Truppenlager bei Bray Dunes heimgesucht.

In der Nacht zum 23. kam es zu einem kurzen Feuergefecht zwischen deutschen Torpedobooten, die von Flandern aus der Themsemündung einen Besuch abgestattet hatten, gegen einige britische Kreuzer der „Aurora"-Klasse und Zerstörer.

Am 24. nachmittags holte ein deutsches Tauchboot einen englischen Doppeldecker herunter und nahm dessen Insassen, 2 britische Offiziere, gefangen; das Flugzeug schleppte ein Torpedoboot nach Zeebrügge.

Die Türkei

Die erschienenen deutschen Tauchboote hatten der Verteidigung der Gallipolihalbinsel zwar Luft geschafft, aber am 6. August waren aus Australien und Kanada fünf frische Divisionen eingetroffen, die an der Suwla-Bucht gelandet wurden und von dort aus versuchten, Raum zu gewinnen. Ihre Angriffe scheiterten an der zähen Tapferkeit der Moslems. Dagegen machten sich ins Marmarameer eingedrungene britische U-Boote sehr unbequem fühlbar. Am 8. August versenkte eines von ihnen das von der deutschen Marine übernommene Linienschiff „Barbaroß Haireddin" und den Zerstörer „Berk-i-Sawket" bei Gallipoli. Am 9. konnte eins der Boote durch die Bombe eines Fliegers bei Bulair unschädlich gemacht werden; am 3. September versenkte das Wachtschiff „Barsefid" ein zweites und am 4. wurde in den Dardanellen ein drittes zur Strecke gebracht. — Am 20. erklärte Italien der Türkei den Krieg. — Die Tätigkeit der deutschen U-Boote richtete sich nach Zurückziehung der großen feindlichen Kriegsschiffe gegen die Hilfsdampfer. Am 30. August wurde der englische Transportdampfer „Royal Edward" — 11 187 — bei der Insel Kos in den Grund gebohrt und nahm 1570 Menschen von den an Bord befindlichen, die größere Hälfte, mit in die Tiefe; dann folgten „Southland" — 12 018 — im Ägäischen Meer, wobei wieder Hunderte von Menschenleben verloren gingen. Am 8. September wurde der französische Hilfskreuzer „Indien" — 800 — versenkt, am 17. das englische Transportschiff „Ramasan" — dieses von einem österreichisch-ungarischen U-Boot —, am 22. Januar 1916 der englische Transportdampfer „Norseman" — 10 750 — im Golf von Saloniki, am 8. Februar der französische Panzerkreuzer „Amiral Charner" — 4780 —; von der 375 Köpfe starken Besatzung ist nur ein Mann geborgen worden.

Inzwischen war Bulgarien auf die Seite der Mittelmächte getreten und durch die Zurückdrängung der Serben der Weg durch den Balkan frei

geworden. Um diesen wieder zu unterbrechen, beschloß England eine Landung in Saloniki. Am 2. Oktober landete dort gegen den förmlichen Einspruch Griechenlands eine der Armee von Gallipoli entnommene Abteilung von zunächst 30 000 Mann, „um dem bedrängten serbischen Königreich Hilfe zu bringen". Diese zärtliche Fürsorge für die Kleinen und Schwachen hinderte nicht, daß später Griechenland in unerhörtester Weise vergewaltigt wurde, als dessen willensstarker König Konstantin es ablehnte, sein Land in den Krieg hineinziehen zu lassen. Der Vielverband hatte aber den Minister Venizelos für sich zu gewinnen gewußt und dieser machte nicht griechische, sondern die Politik von dessen Feinden. Zugleich entschlossen sich die Westmächte, das für sie so unglücklich verlaufene Gallipoliunternehmen zu liquidieren, das ihnen 300 000 Mann und fünf Milliarden gekostet hatte. — Am 27. September wurde ein Zerstörer der britischen „G"-Klasse durch türkische Küstenartillerie bei Kerevidzdere zum Sinken gebracht. — Am 28. Oktober sank vor den Dardanellen infolge eines Zusammenstoßes der britische Minenfeger „Hyth" — 509 — und am 31. fiel das französische U-Boot „Turquoise" in türkische Hand, nachdem es von der Artillerie krank geschossen war; es ist später in die türkische Flotte eingestellt worden. Am 5. November brachte Geschützfeuer das britische U-Boot „E 20" — 730 — zum Sinken; 3 Offiziere, bei denen sehr interessante Briefe gefunden wurden, und 6 Mann wurden geborgen. Am selben Tage wurde der britische Hilfsdampfer „Tara" — 1860 — an der syrischen Küste das Opfer eines U-Boots. Dasselbe Boot drang in den Hafen von Solun ein und vernichtete die Kanonenboote „Prince Abbas" — 300 — und „Abdul Menem" — 450 — durch Geschützfeuer. Am 10. November ging bei Anaforta der britische Zerstörer „Louis" — 980 — durch Strandung und Geschützfeuer zugrunde. Kriegsschiffe der Verbandsmächte begannen um diese Zeit die offenen Städte an der bulgarischen Ägäis zu bombardieren. Es handelte sich nicht um einen militärischen Zweck, sondern war der Ausfluß von reinster Freude am Zerstören. — Die Abwehr bestand darin, daß deutsche Marineflieger häufig gegen diese Schiffe vorstießen. —

In Mesopotamien war bereits 1914 von der Marine ein „Irakdetachement" gebildet worden, das, allmählich verstärkt, wertvolle Dienste geleistet hat; zunächst, indem es die Ausnutzung der großen Ströme für die Versorgung der Armee ermöglichte, später auch Schiffe herrichtete und umbaute. Sogar eine kleine Werft entstand. Als dann am 1. Dezember 1915 die britischen Flußkanonenboote „Firefly", „Shaitan" und „Comet" in türkische Hand gefallen waren, wurden diese von deutschen Marinemannschaften besetzt und bildeten das Rückgrat der osmanischen Streitmacht zu Wasser. Am 29. April 1915 mußte General Townshend bei Kut el Amara mit 13 000 Mann die Waffen strecken. Bagdad war zunächst gerettet. —

Die englisch-französische Armee hatte die Stellungen auf der Galli-

polihalbinsel allmählich geräumt und hielt Mitte Dezember nur noch die Südspitze derselben besetzt. Am 9. Januar 1916 hatten sie auch diese verlassen. Es war das mit großem Geschick und unter kluger Ausnutzung der Witterungsverhältnisse ohne größere Materialverluste durchgeführt worden und was zurückgelassen werden mußte, wurde durch das Geschützfeuer der Kriegsschiffe möglichst vernichtet, damit es von den Türken nicht benutzt werden sollte. —

Die vor Smyrna gelegene Insel Kausten wurde mehrfach von See aus angegriffen. Am 13. Mai 1916 vernichtete dort Küstenartillerie den kleinen britischen Monitor „M 30" — 600 —.

Bereits im September 1915 waren deutsche U-Boote ins Schwarze Meer eingedrungen, beschossen im Oktober die Küsten der Krim, versenkten russische Frachtdampfer, bedrohten die gegen die bulgarische Küste vorstoßenden russischen Kriegsschiffe und beschädigten das russische Linienschiff „Panteleimon — 12 800 —. Am 8. Januar 1916 bestand „Goeben" ein scharfes Gefecht mit dem russischen Großkampfschiff „Imperatriza Maria" — 23 400 —, über das Näheres nicht bekannt gegeben worden ist. Unermüdlich wurden die rückwärtigen Verbindungen der auf der Kaukasusfront gegen die Türken fechtenden russischen Truppen, soweit sie über die See führten, gestört, aber schließlich wurde das Schwarze Meer derart mit Minen verseucht, daß dadurch der Tätigkeit der deutschen Schiffe dort ein Ziel gesetzt wurde. Am 14. April hatte „Breslau" ein Gefecht mit mehreren russischen größeren Schiffen und beschoß am 8. Mai Eupatoria. Am 11. Juni wurden 5 von Sebastopol nach Trapezunt unterwegs befindliche russische Dampfer von einem U-Boot versenkt und am 21. ging vor Odessa der Dampfer „Merkur" durch Minen zugrunde. 800 von den an Bord Befindlichen hat das Schiff mit hinab genommen. Auch Anfang Juli konnten „Goeben" und „Breslau" auf einer Streife mehrere Dampfer vernichten und beschossen am 4. russische Batterien bei Tuapse und Satschi (Kaukasus). Am 22. befand sich „Breslau" in Gefahr, abgeschnitten zu werden und mußte sich durch ein vierstündiges Gefecht den Durchbruch erkämpfen.

Bald nach Beginn des Kriegs wurde eine kleine deutsche Marineabteilung nach dem untern Tigris gesandt, wo die Türken das Vordringen der Engländer vom Persischen Golf nach dem Innern aufzuhalten suchten. Sogar ein Landungsgeschütz vom „Goeben" wurde mitgenommen und hat wiederholt gute Dienste geleistet. Dank ihrer Übermacht und unterstützt durch eine aus modernen, z. T. gepanzerten Dampfschiffen von geringem Tiefgange bestehende Flußflottille war es einer britischen Heeresabteilung gelungen, bis dicht an Bagdad vorzustoßen. Durch die Schlacht bei Ktesiphor — die Türken bezeichneten sie nach dem Orte Selman Pak — sah sich General Townshend dann zu fluchtartigem Rückzuge nach Süden gezwungen. Bagdad war fürs

erſte noch einmal gerettet. Bei dieſer Gelegenheit waren den Türken die bereits genannten Kriegsſchiffe in die Hand gefallen, unter ihnen ein ſoeben erſt fertig gewordenes Flußkanonenboot. Enver Paſcha bat den Admiral Souchon, das für deren Inſtandſetzung nötige Perſonal nach Meſopotamien zu ſenden. Anfang Dezember 1915 trat eine Anzahl ausgeſuchter Maſchinen- und Artilleriefpezialiſten die Reiſe nach Bagdad an, die Anfang Januar 1916 dort eintrafen.

Mannigfaltige Aufgaben erwarteten dort die kleine Schar. Natürlich hatten die Engländer die Schiffe nach Möglichkeit zerſtört, ehe dieſelben in die Hände der ſiegreichen Osmanen gefallen waren. Dazu kam, daß den türkiſchen und arabiſchen Marineleuten jede Erfahrung in der Behandlung dieſer ganz neuartigen Fahrzeuge fehlte. Den Deutſchen war es nach kurzer Zeit möglich, die ihnen übergebene Flußflottille wieder verwendungsfähig zu machen und ſo weit auszubilden, daß ſie mehrfach erfolgreich in die Kämpfe bei Kut el Amara eingreifen und auch gegen die von Süden im Anmarſch begriffene britiſche Entſatzarmee vorgehen konnte. Daß die Engländer in dieſer Zeit ihre Flußkampfmittel nicht rückſichtslos zum Entſatz Townſhend eingeſetzt haben, iſt auf die Kanonen und Minen der türkiſchen Flußflottille zurückzuführen.

Die von den Deutſchen in dieſem heißeſten Lande der Erde verlangten Leiſtungen bedingten Anſtrengungen, die dem ſchlimmſten Schützengrabenkrieg nicht nachſtehen dürften: tropiſche Regen im Winter, glühende Hitze im Sommer, entſetzliche Ungezieferplage, ſchwierige Verpflegungsverhältniſſe inmitten einer feindlich geſinnten, zum Verrat neigenden Bevölkerung, in der engliſches Geld von Basra aus planmäßig wirkte. Die Poſtverbindung mit der Heimat war ſpärlich und nahm Wochen in Anſpruch. Es fehlten zunächſt techniſche Hilfsmittel jeder Art. Alles mußte erſt von den Deutſchen geſchaffen werden. Aber jede Entbehrung und Anſtrengung wurde ſtolz und freudig in dem Bewußtſein getragen, daß man die deutſche Flotte in dieſem entlegenſten Kriegsgebiet zu vertreten habe.

Bald darauf trat an die Mittelmeerdiviſion eine andere wichtige Aufgabe heran. Die Bagdadbahn war noch nicht fertig; um Vorräte, Nachſchübe aller Art, Perſonen und Sachen nach Bagdad zu ſchaffen, mußte noch eine 700 km lange Strecke durch die Wüſte mit Pferd oder Wagen überwunden werden. Auf dieſer Wüſtenſtraße konnte nicht herangeſchafft werden, was der immer wichtiger werdende Kriegsſchauplatz in Meſopotamien und Perſien erforderte. Der Gedanke lag nahe, den Waſſerweg auf dem Euphrat zur Verbeſſerung der Etappe heranzuziehen. Dazu eignete er ſich in ſeiner damaligen Verfaſſung aber ſehr wenig. Er wimmelt von Untiefen, die infolge ſtarker Strömung doppelt gefährlich ſind. Nur urſprüngliche Kähne und dieſelben aus aufgeblaſenen Ziegenhäuten gebildeten Flöße, die ſchon zu Abra-

hams Zeiten im Gebrauch waren, standen zur Verfügung. Im 19. Jahrhundert von Engländern und Franzosen gemachte Versuche, den Euphrat mit Dampfern und Motorbooten zu befahren, waren infolge der Fahrwasserverhältnisse gescheitert, die begonnenen Arbeiten an deren Verbesserung durch eine allem Neuen feindliche Uferbevölkerung so erschwert worden, daß es bei einzelnen, nur vom sportlichen Standpunkte aus anerkennenswerten Versuchen geblieben ist. Deutsche Gründlichkeit und die Ausnutzung technischer Hilfsmittel neuester Zeit ließ es den Marinemannschaften gelingen, die Transportfähigkeit des Euphrats so zu verbessern, daß nicht nur alle schweren Lasten, die das türkische Heer in Mesopotamien brauchte, sicher und unzerlegt nach Bagdad geschafft werden konnten, sondern daß auch die Reisedauer auf die Hälfte des früheren Durchschnitts verkürzt wurde. So wurde z. B. eine Batterie mit Munition und allem Zubehör von Rejabus nach Retwanije, dem Euphrathafen Bagdads, in nur 11 Tagen geschafft. Auch der Fokkereindecker, der vor Kut wesentlich zum Enderfolg beigetragen hatte, war auf diesem Wege in kurzer Zeit dorthin transportiert worden. Bei Djerablus, an der Stelle, wo die Bagdadbahn den Euphrat überschreitet, war eine kleine Marinewerft entstanden. Auf ihr wurde eine Anzahl ganz flach gehender Motorfahrzeuge gebaut. Alte Triebfahrzeuge wurden so verbessert, daß sich ihre Leistung verachtfachte. Neue und alte Betriebsmittel wurden planmäßig in bestmöglicher Weise ausgenutzt. Durch eine Vermessung des Flußlaufs wurde die Sicherheit der Schiffahrt gehoben. An verschiedenen Stellen wurden Brennstoffniederlagen, Verpflegungs- und Rettungsstationen angelegt.

Den auf Euphrat und Tigris tätigen Marineabteilungen, die als „Irakdetachement" bezeichnet wurden, fiel außerdem die Aufgabe zu, die auf dem obern Tigris und dem Leitlisfluß vorhandenen ursprünglichen Beförderungsmittel leistungsfähiger auszubauen.

Alles, was von der deutschen Marine in jenen Gegenden auf diesem Gebiete geleistet worden ist, fand türkischerseits vollste Anerkennung.

Balkan

Das russische Linienschiff „Sinop" — 10 300 — erhielt im Oktober 1915 vor Varna von bulgarischen Strandbatterien mehrere Treffer und am 9. März 1916 wurde eine gegen diesen Hafen vorgehende russische Schiffsabteilung von Marineflugzeugen angegriffen. Sie gab den Angriff auf und dampfte seewärts ab. Der Zerstörer „Leitnant Puschtschin" — 380 — ging dabei durch eine Mine verloren.

Österreich-Ungarn und Mittelmeer

Auf dem kleinen zu einer inmitten der Adria gelegenen Inselgruppe gehörigen Eiland Pelagosa, die unter der Hoheit der Donaumonarchie steht, hatten sich seit dem 11. Juni 1915 die Italiener festgesetzt. Es galt, sie von dort zu vertreiben. Am 5. August 1915 wurde in ihrer Nähe das italienische Tauchboot „Nereide" — 1913, 225 T. — von einer österreichisch-ungarischen Flottille versenkt. Am 10. und 11. bombardierten Marineflieger die Insel und am 17. beschoß eine Zerstörerflottille die dort erbauten Lagerhäuser. Der Aufenthalt wurde dadurch den Italienern derart unleidlich, daß sie am 21. die Insel aufgaben.

In den Kämpfen stehen auch in diesem Jahre die in der Luft ausgefochtenen an erster Stelle. Das gegen Pola fliegende Luftschiff „Citta di Jesi" wurde in der Nacht zum 6. August abgeschossen, das Luftschiff selbst eingeschleppt, seine aus 3 Offizieren und 3 Mann bestehende Besatzung gefangen. Ein anderes, „Volta", erlitt am 6. Schiffbruch, als es auf dem Rückzuge von Pola sich befand. Auch seine aus 3 Offizieren und 13 Mann bestehende Besatzung fiel in Gefangenschaft. —

Am 10. sank im Golf von Triest ein italienisches Tauchboot auf einer Mine. Aber auch der k. u. k. Flotte blieben Verluste nicht erspart. „U 12", Kommandant L.-Sch.-Lt. Lerch, wurde von einem italienischen Tauchboot versenkt. „U 3" war bereits vorher, am 12., in der südlichen Adria von einem italienischen Hilfskreuzer durch Rammen beschädigt worden. Es gelang dem Tauchboot zwar, an die Oberfläche zu kommen; dort ist es jedoch am folgenden Tage durch die Artillerie des französischen Zerstörers „Bisson" — 1912, 770 T., 2 Stück 10-, 4 Stück 6,5 cm-SK — versenkt worden. 1 Offizier, 11 Mann fielen in Gefangenschaft; der Rest starb den Heldentod.

Am 11. beschossen leichte österreichisch-ungarische Seestreitkräfte Molfetta und S. Giorgia. Am 15. belegten Marineflieger die Seeforts von Venedig mit Bomben.

Das italienische Linienschiff „Benedetto Brin" — 1901, 15 000 T. — ging im Hafen von Brindisi infolge des Auffliegens der hintern Pulverkammer verloren; 448 Mann, darunter ein Admiral, der Kommandant und 26 Offiziere kamen dabei ums Leben. Mehrere in der Nähe befindliche Kriegsschiffe wurden durch die mächtige Entladung ernstlich beschädigt.

Am 24. September griffen italienische Flieger Triest an und österreichisch-ungarische machten unmittelbar darauf Venedig ihren Gegenbesuch.

Infolge der Versenkung des italienischen Passagierdampfers „Ancona" — 8210 B.R.T. — am 7. November, auf dem sich auch Amerikaner befunden hatten, entspann sich zwischen Washington und Wien ein Notenwechsel, ebenso unerfreulich durch die Unverfrorenheit Wilsons wie der mit Berlin.

Am 18. wurden nach Durazzo bestimmte italienische Transportschiffe versenkt; Venedig wurde am gleichen Tage, Ancona am 10. Dezember durch Marineflieger heimgesucht.

Der Kleine Kreuzer „Novara" war mit einer Zerstörerflottille nach S. Giovanni gedampft. 5 feindliche Dampfer und eine größere Anzahl von Segelschiffen, die durchweg im Dienste der Regierung als Transporter standen, wurden dort versenkt. Gleichzeitig vernichtete der Zerstörer „Warasdiner" bei Vojana das französische Tauchboot „Fresnel" — 1909, 400 T. —, dessen aus 2 Offizieren, 26 Mann bestehende Besatzung gefangen wurde. Ein k. u. k. Tauchboot schickte vor Valona den italienischen Hilfskreuzer „Re Umberto" — 2952 B.R.T. — in die Tiefe. Der italienische Zerstörer „Intrepido" — 1912, 680 T. — geriet auf eine Mine, als er dem Dampfer zu Hilfe eilen wollte, und sank ebenfalls. Ihrer beider Schicksal teilte der Wachtdampfer „Skud" — 250 B.R.T. —.

Ein Tauchboot machte einen guten Fang, indem es von dem griechischen Dampfer „Spetsai" den bisherigen britischen Militärattaché in Sofia, Oberst Napier, mit mehreren Säcken wichtiger Briefschaften holte, der sich auf der Rückreise nach England befand.

Der Kleine Kreuzer „Helgoland" war mit 5 Zerstörern nach Durazzo gedampft. Dabei gelang es, das französische Tauchboot „Monge" — 1909, 400 T. — durch Artillerie zu versenken, 2 Offiziere, 15 Mann gefangen zu nehmen. Alsdann wurden die Landbatterien zum Schweigen gebracht, so daß ein im Hafen liegender Dampfer und 2 Segler vernichtet werden konnten. Hier aber gerieten die Zerstörer „Lika" und „Triglav" auf Minen. Ersterer sank sofort, letzterer wude schwer beschädigt. Es handelte sich um neue 850 T. große Boote, die mit 2 Stück 10-, 6 Stück 7,5 cm-SK und 2 Stück 53 cm-T.D.R. gut bewaffnet waren. „Triglav" wurde in Schlepp genommen und man hätte ihn auch in den Stützpunkt bringen können, wenn nicht ein unglücklicher Zufall gewollt hätte, daß überlegene feindliche Streitkräfte erschienen wären, die der Flottille den Rückweg abzuschneiden drohten. Um das zu vereiteln, mußte das Boot aufgegeben und gesprengt werden, so daß es nunmehr möglich wurde, sich dem feindlichen Vorstoß zu entziehen.

Im Januar 1916 hatte die Flotte Gelegenheit, im taktischen Zusammenwirken mit der gegen Montenegro vorgehenden Heeresabteilung durch ihr mächtiges Feuer zur Erstürmung der Lowtschen beizutragen. Sie geleitete auch die vorgehenden Truppen und flankierte die feindliche Hauptstellung. Nachdem das Bergmassiv genommen und die Hochebene gewonnen war, sah sich das kleinste Königreich am 13. Januar 1916 gezwungen, um Einstellung der Feindseligkeiten zu bitten. Am 18. waren die Verhandlungen abgeschlossen, König Nikita aber wurde landflüchtig. Etwa 20 Mann der Be-

satzung des Kreuzers „Zenta" erhielten so ihre Freiheit wieder, nachdem sie 17 Monate lang in montenegrinischer Gefangenschaft geschmachtet hatten.

Am 13. Januar wurde der italienische Hilfskreuzer „Citta di Palermo" irrtümlicherweise von einem französischen Tauchboot versenkt.

Es folgte alsdann eine Reihe von Luftangriffen, so am 11. einer gegen Rimini, am 17. gegen Ancona, am 25. und 27. gegen den von den Italienern besetzten Hafen von Durazzo, am 1. und 2. Februar gegen Valona. Bei letztgenanntem Hafen wurde eine der angreifenden Maschinen durch Abwehrfeuer beschädigt und mußte auf das Wasser niedergehen. Da ließ sich Lschlt. Konjovic neben dem krank geschossenen Flugzeug nieder, versenkte dasselbe und flog mit der geretteten Besatzung nach Cattaro.

Am 3. Februar beschoß eine Gruppe leichter Kreuzer die Bahnstrecke Ortona—S. Vito; am 13. bombardierten Flieger Ravenna, Codigoro und Cavanello. Am 16. wurde in Durazzo der französische Dampfer „Memphis" versenkt. Am 28. räumten die Italiener Durazzo und zogen sich auf Valona zurück.

Am 26. Februar versenkte ein deutsches Tauchboot das größte Schiff der französischen Handelsflotte, den Postdampfer „La Provence" — 1905, 13 753 B.R.T. —. Von den an Bord befindlichen Truppen sind mehr als 1000 Mann beim Untergange ums Leben gekommen.

Am 18. März wurde das österreichisch-ungarische Hospitalschiff „Electra" von einem französischen Tauchboot torpediert. Zwar sank es nicht, aber mehrere der an Bord befindlichen Personen, darunter auch einige Krankenschwestern, wurden durch die Entladung des Torpedos getötet. Am gleichen Tage wurde vor Durazzo der französische Zerstörer „Renaudin" — 1913, 770 T. — das Opfer einer Mine. Er sank innerhalb zweier Minuten; 1 Offizier, 34 Mann der 81 Köpfe starken Besatzung konnten geborgen werden. Am 27. März verloren die Franzosen außerdem vor Korfu den Wachtdampfer „Ginette" — 269 T. —.

Für die Luftangriffe der österreichisch-ungarischen Flieger bildete nach der Zurückdrängung der Italiener Valona das einzige Ziel an der albanischen Küste. Am 29. März wurde dieses, am 2. April Ancona, am 3 Casarsa und S. Giorgio heimgesucht. Die österreichisch-ungarischen Luftgeschwader büßten dabei mehrere Flugzeuge ein. Von zweien, die vor Ancona niedergezwungen waren, rettete im heftigsten feindlichen Feuer und trotz des Eingreifens italienischer Flieger eine unbeschädigt gebliebene Maschine die Besatzungen der auf dem Wasser treibenden und vernichtete die letzteren.

Am 27. April lief bei Malta das Flaggschiff des britischen Mittelmeergeschwaders, Linienschiff „Russel" — 1901, 14 200 T. — auf eine Mine und sank. Der Admiral Fremantle und 676 Mann von der 800 Köpfe starken Besatzung konnten sich retten. Auf gleiche Art gingen um dieselbe Zeit die

bewaffnete Dampfjacht „Aegusa“ — 1057 B.R.T. — und der englische Minenleger „Nasturtium“ — 900 B.R.T. — verloren.

Am 4. Mai wurden Ravenna und Brindisi, am 15. Via, Mestre, Cormoens, Cividale, Udine, Treviso, am 24. Bari, Latisana, am 4. und 13. Valona und die Insel Skini, am 19. und 31. S. Giorgio di Nogaro von Marineflugzeugen mit Bomben belegt. Als ein heimkehrender Flieger auf seinem Fluge den Panzerkreuzer „Marco Polo“ sichtete und bemerkte, daß sich viele Menschen auf seinem Deck befanden, ging er tiefer herunter und schoß mit seinem Maschinengewehr zwischen sie.

Ein deutsches Tauchboot aber war es, das am 23. Mai die auf der Insel Elba belegenen Hochöfen von Porto Ferraio mit seinen Geschützen in Trümmer legte, deutsche Tauchboote, die an den verschiedensten Punkten Streuminen legten. An der afrikanischen Küste fielen diesen damals ein britischer und ein französischer Zerstörer zum Opfer.

Auch im Juni waren die österreichisch-ungarischen Flieger sehr tätig; am 9., 15. und 24. suchten sie Portogruaro, Latisana, Pellugnolo und Grado heim, in den Nächten zum 12. und 23. San Dona, Mestre, das Arsenal von Venedig, am 14. S. Giorgio di Nogaro, am 15. und 22. Manfalcone.

Am 23. und 24. kam es bei Triest zu Luftkämpfen, in denen Luftschiffleutnant Bunfiddji ein italienisches Flugzeug abschoß.

Am 8. Juni wurde der von mehreren Zerstörern gesicherte Truppentransporter „Principe Umberto“ — 7929 B.R.T. — in der Straße von Otranto von einem Tauchboot zum Sinken gebracht. Da das Schiff nach kurzer Zeit unterging, war der Menschenverlust groß. 350 Mann sind dort ertrunken. Am 23. vernichtete in derselben Gegend ein Tauchboot den italienischen Hilfskreuzer „Citta di Messina“ — 1910, 3500 B.R.T. — und den ihn geleitenden französischen Zerstörer „Foudre“ — 1910, 750 T. —. Der französische Zerstörer „Fantassin“ — 1909, 450 T. — wurde von einem andern gerammt und ist gesunken.

Die italienische Flotte unternahm nichts als am 12. Juni einen schwächlichen Vorstoß gegen Parenzo.

Der Kleine Kreuzer „Nowara“ hatte eine Streife nach Süden unternommen und sichtete auf derselben am 9. Juli 4 bewaffnete britische Wachtdampfer. Sie alle wurden vernichtet und 9 Mann von ihren Besatzungen als Gefangene mitgenommen.

Der italienische Zerstörer „Impetuoso“ — 1912, 680 T. — wurde am 10. Juli in der Adria von einem Tauchboot versenkt. Mehr in der Richtung auf Pelagosa zu gelang es einer österreichisch-ungarischen Torpedoflottille in der Nacht zum 15. Juli ein italienisches Tauchboot in die Tiefe zu schicken und knapp zwölf Stunden später fiel demselben Verbande ein anderes U-Boot zum Opfer, dessen Zugehörigkeit nicht festgestellt werden konnte.

Auch im Juli erfolgte eine größere Anzahl von Luftangriffen seitens österreichisch-ungarischer Marineflieger auf italienische Orte, so am 11. auf Ravenna und Corsini, in der Nacht zum 14. auf Padua, am 16. sah sich Treviso, am 24. S. Giorgio, Gorgo, Monfalcone, am 27. Otranto, Molfetta und Bari angegriffen.

Drei italienische Zerstörer unternahmen am 11. Juli einen schwächlichen Vorstoß gegen Parenzo und am 19. statteten drei italienische Flugzeuge dem nördlichen Inselgebiet Istriens einen Besuch ab. Von letzteren wurden zwei abgeschossen, deren Besatzungen, 3 Offiziere, 1 Unteroffizier, gefangen genommen wurden. Eine der Maschinen konnte österreichischerseits in unversehrtem Zustande geborgen werden.

Der Krieg gegen den feindlichen Seehandel

Der Kreuzerkrieg 1915/16

Während im ersten Kriegsjahr durchweg kleine Kreuzer oder kostbare Schnelldampfer im Handelskrieg eingesetzt worden waren, trat darin im folgenden eine offenbar grundsätzliche Änderung ein. Es wurden von da ab nur noch kleinere Schiffe gegen den feindlichen Seehandel verwendet und — wunderbarerweise — haben diese größere Erfolge gehabt, als ihre kostbaren Vorgänger. Als erstes dieser Art ist zu nennen:

„Meteor". Der Korvettenkapitän v. Knorr hatte den Befehl erhalten, in einem deutschen Handelshafen einen mittelgroßen Dampfer auszuwählen, denselben zum Hilfskreuzer auszurüsten und zu melden, wenn er verwendungsbereit geworden wäre. Es war Herrn v. Knorr auch überlassen worden, welchen Namen er demselben geben wollte. Seine Wahl fiel auf einen bei Kriegsausbruch beschlagnahmten englischen Dampfer, dessen Hauptvorzug darin bestand, daß er „englisch" aussah, d. h. nicht auffiel. In Erinnerung an das von seinem Vater im Jahre 1870/71 ruhmvoll geführte Kanonenboot benannte er das Schiff „Meteor". Zum eigentlichen Handelskriege ist das Schiff nicht gelangt. Nachdem es schon vorher einige erfolgreiche Fahrten gemacht hatte, die vielleicht den Zweck gehabt haben mögen, die englischen Küstengewässer mit Streuminen zu verseuchen, lief er Anfang August 1915 abermals aus, um an der schottischen Küste Minen zu streuen. Es gelang ihm auch diesmal die feindlichen Vorposten zu täuschen; er hatte seine Arbeit getan, als er bei Tagesanbruch den britischen Hilfskreuzer „The Ramsay" — 1443 — sichtete. Er griff ihn sofort mit Artillerie und Torpedo an und versenkte ihn nach kurzem Gefecht. 60 Mann der Besatzung, unter ihnen der Kommandant, fanden dabei den Tod. 4 Offiziere, 39 Mann retteten die Boote

des „Meteor", für die so freundlich gesorgt wurde, daß sie ganz erstaunt waren; denn auch sie hatten den überall durch die englische Presse bewußt ausgestreuten Lügen geglaubt, daß die Deutschen ein ganz besonderes Vergnügen daran fänden, die in ihre Hand gefallenen Gegner in der ausgesuchtesten Weise zu martern. Knorr war sich darüber im klaren, daß durch das Gefecht die britischen Wachtfahrzeuge alarmiert seien. Um nicht von einer Übermacht angegriffen zu werden, der sich zu entziehen der langsame Hilfskreuzer außerstande gewesen wäre, trat er den Rückmarsch an. Am folgenden Tage brachte er den mit Grubenholz für England beladenen dänischen Schoner „Jason" auf und verbrannte ihn, nachdem er die Besatzung an Bord genommen hatte. Als er auf der Weiterfahrt sich in der Nähe des dänischen Hafens Esbjerg an der jütischen Westküste befand, signalisierte ihm ein Marineluftschiff, daß er von fünf britischen Kreuzern umstellt sei. Es war nicht daran zu denken, diesen mit dem lahmen Dampfer zu entkommen. Er schickte daher seine Gefangenen und die Besatzung des „Jason" auf einen schwedischen Segler und ging mit seinen eigenen Leuten auf einen anderen neutralen, nachdem er den „Meteor" leckgesprengt hatte. Dieser war noch nicht untergegangen, als ein britischer Kreuzer dicht bei dem Segelschiff passierte, auf dem sich die Besatzung des „Meteor" eingeschifft hatte. Im Vorüberfahren rief der britische Kapitän diesem nur kurz zu, er solle westlich steuern und nahm selbst Kurs auf den sinkenden Hilfskreuzer. Knorr wußte den Führer seines Segelschiffs zu bestimmen, in südlicher Richtung zu fahren und hatte das Glück, daß einige deutsche Torpedoboote erschienen, welche die Besatzung des „Meteor" nach einem deutschen Stützpunkt brachten.

S. M. Hilfskreuzer „Möwe".

Mit der Vernichtung, dem Untergange oder der Einschließung der im ersten Kriegsjahre in den außereuropäischen Gewässern tätig gewesenen deutschen Kreuzer und Hilfskreuzer schienen die Meere von diesen Handelszerstörern gereinigt, jede Gefahr für die Schiffahrt der Verbandsmächte dort für alle Zeiten beseitigt. Einfach verblüffend wirkte es daher, als Anfang Februar 1916 bekannt wurde, daß der englische Dampfer „Appam" — 7781 — unter deutscher Flagge in Newport News eingelaufen sei. An Bord befanden sich 429 Mann, die der Leutnant zur See d. R. Berg mit einer winzigen Prisenbesatzung im Zaum gehalten hatte. Die Leute stammten von Schiffen, die ein deutscher Hilfskreuzer im Atlantischen Ozean zu den Fischen geschickt hatte, über deren Schicksal man bereits beunruhigt gewesen war, das damit aber nun seine Erklärung fand.

Zu den Hilfsdampfern, die im Laufe des Krieges für den Dienst der Flotte ausgerüstet worden waren, gehörte ein neuer Frachtdampfer von mittlerer Geschwindigkeit und einer Größe von 4500 T., der auch für die Aufnahme

einer beschränkten Anzahl von Fahrgästen eingerichtet war. Er hatte den Namen „Möwe" erhalten. Die Bestückung bestand aus einigen 15 cm-SK und 2 T.R. Als er im Dezember 1915 an Ladung eine große Menge von Streuminen an Bord nahm, in deren Bedienung die Besatzung sorgfältig ausgebildet wurde, als die Vorräte an Proviant, Heizmitteln und sonstigem Material, namentlich auch an Ölfarben aufgefüllt wurden, ahnte man wohl, daß er für einen besonderen Zweck bestimmt war, aber niemand wußte etwas Bestimmtes. Er machte auch von Zeit zu Zeit Übungsfahrten, von denen er dann nach wenigen Stunden oder Tagen zurückkehrte, und so fiel es nicht weiter auf, als er einmal nicht wieder an der ihm angewiesenen Boje festmachte. Vielleicht war er nach einem der anderen Flottenstützpunkte gedampft. Der Kommandant dieses Hilfskreuzers war der Korvettenkapitän Burggraf und Graf Nikolaus zu Dohna-Schlodien. Das Schiff glich nach Form und Anstrich einem harmlosen Frachtdampfer; die Reling verdeckte Geschütze und Torpedorohre.

An jenem Dezembertage 1915, an dessen Abend sie nicht wieder in den Kriegshafen zurückgekehrt war, dampfte die „Möwe", nachdem sie die deutsche Vorpostenlinie durchfahren hatte, in nördlicher Richtung durch die Nordsee. Das Wetter war trübe und zeitweise neblig, als sie sich der Linie näherte, auf der britische Hilfskreuzer und Zerstörer hin und her fuhren, um das deutsche Meer nach Norden abzusperren. Es traf sich glücklich, daß in der Nacht, in der das sorglich abgeblendete Schiff diese Sperrlinie passierte, das Wetter aufklarte; so war es möglich, als nach Mitternacht eine Anzahl von rötlichweißen Lichtern am Horizont gesichtet wurden, sie klüglich zu umgehen; denn sie strahlten vom Borde der feindlichen Sperrschiffe, gegen die der deutsche Hilfskreuzer nichts Feindseliges im Schilde führte. Als der Morgen graute, lag die englische Sperrlinie bereits weit hinter der „Möwe". Strahlender Sonnenschein leuchtete auf die schneebedeckten Berge an seiner Rechten und das leichtbewegte Meer, als der Hilfskreuzer an der norwegischen Küste entlang fuhr. Aber in diesen Breiten und Monaten ist das Wetter wenig beständig, und so war es nichts Außergewöhnliches, daß wenige Stunden später dichte Wolken die Königin des Tages verhüllten, ein wütender Sturm durch die Takelage heulte, und das noch eben so sanfte Meer zu hohen Bergen aufpeitschte, deren Brecher über die Back des Dampfers fegten.

Graf Dohna gehört zu den seltenen Männern, die sich meisterhaft auf die Behandlung ihrer Untergebenen verstehen. Er teilte der Besatzung mit, daß die „Möwe" die schottische und irische Küste an drei verschiedenen Stellen mit Streuminen verseuchen solle. Es war jedoch erst möglich, an diese Aufgabe heranzutreten, nachdem es etwas abgeflaut hatte, und dank guter astronomischer Beobachtungen gelang es, als das Wetter sich gebessert hatte, die Gegend anzusteuern, in der die erste der drei Minensperren ausgelegt werden

sollte. Erwünscht war im Interesse einer ungestörten Arbeit eine finstere Nacht, in der es aber sichtig genug blieb, um den Schein eines Leuchtturms im Auge behalten zu können, der als Marke von Wichtigkeit war. Der Wettergott erwies sich als gnädig; die folgende Nacht ließ an Dunkelheit nichts zu wünschen und eine Schnee- oder Hagelböe folgte der andern, in den Zwischenzeiten aber genügende Sichtigkeit bringend, um ein englisches Feuer immer wieder peilen zu können. Die im Streuminendienst mit deutscher Gründlichkeit ausgebildete Besatzung war trotz des schauderhaften Wetters mit Feuer an der Arbeit, und, da alles wie am Schnürchen ging, so war die Arbeit bei Tagesanbruch beendet. Als der Hilfskreuzer abhielt, um seine Reise fortzusetzen, hatte es wieder zu schwerem Sturm aufgefrischt, und die See lief so hoch, daß überbrechende Seen dem Schiff übel mitspielten, obgleich es neu gebaut war, und wie eine Ente über die Wellenberge kletterte. Nach harter, nervenaufreibender, vierundzwanzigstündiger Arbeit konnte der Kommandant in dem schönen Gefühl, eine schwierige Aufgabe glücklich gelöst zu haben, seine Koje aufsuchen. Am folgenden Nachmittage dankte er der Besatzung für das von ihr Geleistete.

In achttägigem Kampfe gegen Sturm und Wogendrang erkämpfte sich die „Möwe" ihren Weg nach Westen, in die Gegend, in der die größte Minensperre liegen sollte, die in weit nach Norden ausholendem Bogen schließlich erreicht wurde. In dieser ganzen Zeit kam nur ein großer Schnelldampfer, wahrscheinlich ein britischer Hilfskreuzer, in Sicht, der sich — glücklicherweise — nicht weiter mit der „Möwe" beschäftigte, sondern sich darauf beschränkte, Standort und Kurs des Deutschen drahtlos nach Land hin zu melden. Um sich keine unerwünschte Begleitung auf den Hals zu ziehen, änderte Dohna seinen Kurs, sobald der Brite hinter dem Horizont verschwunden war. Nachdem die das zweite Minenfeld bildenden Streuminen über Bord waren, ohne daß es dabei zu einem Zwischenfall gekommen wäre, folgte am nächsten Abend der noch verbliebene Rest, obgleich sich eine Fischerflotte in der Nähe befand, deren Besatzungen den Dampfer zweifellos für ein im englischen Schutzdienst tätiges Schiff gehalten haben. Als es hell wurde, sollten sie nichts mehr von der „Möwe" sehen. Nun erst konnte Graf Dohna seinen Leuten mitteilen, daß er Befehl habe, in den Kreuzerkrieg einzutreten, der das Schiff wahrscheinlich bis an die Ostküste Südamerikas führen werde. Der 10. Januar war von ihm zum Ruhetag bestimmt; er wurde dadurch zu einem Festtag, daß ein F. T.-Spruch aufgefangen wurde, der die Nachricht brachte, daß das britische Linienschiff „King Edward VII." auf eine Mine gelaufen und gesunken sei; denn nach den Begleitumständen durfte die „Möwe"-Besatzung mutmaßen, daß dieses mächtige Kriegsschiff ihr erstes Opfer geworden sei. Am folgenden Tage wurde ein Dampfer in so bedeutender Entfernung, auf einem mit so großer Fahrt verfolgten Kurse gesichtet, daß es 3 Uhr nachm. geworden war,

als die „Möwe" eine Stellung gewonnen hatte, von der aus ein Zufassen möglich war. Just in dem Augenblick, als sich Graf Dohna dazu anschickte, wurde auf der andern Seite ein Schiff gemeldet, das auf Gegenkurs schnell herankam. „Möwe" stand zwischen beiden; rechts der neue Ankömmling, links der bisher Verfolgte noch immer etwas voraus, als auf dem Hilfskreuzer das Signal aufstieg: „Wie heißen Sie?" „Farringford", antwortete der Gegensegler, der die englische Flagge gesetzt hatte. Auf der „Möwe" wehte ein zweites Signal aus: „Stoppen Sie sofort"; zugleich blitzten an beiden Seiten Schüsse auf; zwei Granaten heulen durch die Luft, und je eine von ihnen krepiert vor dem Bug der beiden Dampfer. Zugleich züngelt der Wimpel mit dem Eisernen Kreuz von seinem Großmast, und an seinem Heck hat sich das Kriegsbanner des Reichs entfaltet. Das Platzen von Geschossen pflegt überzeugend zu wirken; auf beiden Dampfern hören die Schrauben auf, das Kielwasser zu quirlen; mit donnerndem Getöse entweicht der überschüssige Dampf aus den Abblaserohren. Bis auf Rufweite schiebt sich die „Möwe" an die „Farringford" heran. „Verlassen Sie sofort das Schiff", hallt es durch das Sprachrohr. Die Besatzung des Engländers sammelt sich mit ihrer persönlichen Habe an Deck, aber ihre Überführung gestaltete sich infolge eines Witterungsumschlags schwieriger, als ursprünglich angenommen worden war. Eine dicke Regenböe mit viel Wind war herangebraust, und hüllte die drei Schiffe ein, der Seegang hatte zugenommen, und, als es wieder klar geworden war, so daß man auf weitere Entfernung alles erkennen konnte, erwies sich die Stelle an Backbord der „Möwe" als leer, an der der zweite Dampfer gelegen hatte. Bereits in weiter Entfernung strich er von dannen, und der dichte Qualm aus seinem Schornstein ließ erkennen, daß die Heizer die Kohlen nicht sparten, um den Dampfdruck in den Kesseln hoch zu bringen. Entkommen durfte aber auch er nicht, wenn er nicht zum Verräter werden sollte. Endlich war die Besatzung der „Farringford" auf dem Kreuzer und der von dort zurückgekehrte Prisenoffizier meldete: „Farringford", 3146 B. R. T., mit Kupfererz nach England unterwegs. Da keine Zeit zu verlieren war, opferte Dohna ein paar Granaten, mit denen das Schiff schwer leck geschossen wurde. Dann überließ der Kommandant es vorläufig seinem Schicksal. Sobald die Boote gehißt waren, wurde die Jagd nach dem Flüchtling aufgenommen. Kurz vor Dunkelheit war der Hilfskreuzer bis auf 11 000 m wieder an ihn herangekommen und eröffnete das Feuer. Die erste Granate flog dicht an seiner Seite auseinander, ohne daß der Schiffer sich dadurch zum Stoppen veranlaßt gesehen hätte. Als aber das zweite Geschoß unmittelbar über ihn fort ratterte, gab er nach. Das Schiff erwies sich als der englische Dampfer „Corbridge" von 3687 B. R. T., der 4000 T. bester Wales-Kohle nach Brasilien bringen sollte. Die Besatzung siedelte auf die „Möwe" über, ein Prisenkommando übernahm die Führung des Dampfers, der im Kielwasser des Hilfskreuzers

folgte, als dieser nach der Stelle zurückfuhr, an der die „Farringford" leck geschossen war. Treibende Trümmer zeigten den Ort an, wo sie gesunken war.

Graf Dohna schickte die „Corbridge" nach einem Stelldichein, an dem sie die „Möwe" erwarten sollte, die aus ihren Vorräten die Heizmittelbestände später zu ergänzen gedachte. Der Hilfskreuzer dampfte nunmehr aus den befahrenen Schiffahrtsstraßen heraus, um die Maschinenanlagen nachzusehen. Als diese betriebsfertig waren, führte Graf Dohna das Schiff wieder in verkehrsreiche Gewässer zurück, und sichtete gleich am ersten Tage einen Dampfer, der, in der üblichen Weise angehalten, sich als der englische Dampfer „Dromonby" erwies, ein Schiff von 3627 T. Größe, das der englischen Regierung gehörte, und dessen Ladung aus 5000 T. Kohle bestand, die für Südafrika bestimmt war. Da die Kohlenergänzung durch die „Corbridge" gesichert war, so wurde dieser Dampfer mit Sprengpatronen versenkt. Inzwischen war in nördlicher Richtung eine Rauchsäule über dem Horizont erschienen, zu der der englische Dampfer „Author" gehörte, der, 3496 B. R. T. groß, mit 5000 T. Stückgut nach Natal unterwegs war. Für die an Bord befindlichen schönen Kraftwagen hatte die „Möwe" zwar keine Verwendung; sie waren aber immerhin auf dem Grunde des Atlantischen Ozeans für deutsche Interessen besser aufgehoben, als wenn sie in dem Kriege gegen Deutsch-Ostafrika Verwendung gefunden hätten. Ebenso stand es mit den edlen Pferden, die sich an Bord befanden, und denen die Qualen des Ertrinkens durch einen Schuß hinter das Ohr erspart wurden. Sehr willkommen dagegen waren die lebenden Hammel und Hühner, große Bestände an Reis und andere Lebensmittel. Die aus 11 Engländern und 45 Indern bestehende Besatzung vermehrte die Zahl der auf der „Möwe" befindlichen Gefangenen. Ehe das durch Sprengpatronen leck geschlagene Schiff versank, wäre es beinahe auf die „Möwe" getrieben, die gerade mit dem Heißen der letzten Boote beschäftigt war, und deshalb ihre Maschinen nicht gebrauchen konnte. Aber mit dieser „Tücke des Objekts" sollte es noch nicht sein Bewenden haben. Nach dem Sinken des „Author" entzündeten sich selbsttätig drei aufgeschwommene Rachtrettungsbojen, die zu Verrätern oder Warnern werden konnten, was um so bedenklicher war, als inzwischen ein weiterer Dampfer herankam. Um diesen nicht zu vergrämen, brachte Graf Dohna ein Boot zu Wasser und dampfte nach der Stelle, an der Trümmer erkennen ließen, wo der „Author" verschwunden war. Als der hinzugekommene Dampfer nach seiner Zugehörigkeit gefragt wurde, setzte er die englische Flagge, die im hellen Mondschein deutlich erkennbar war. Unmittelbar darauf folgten die üblichen Befehle: „Stoppen Sie sofort!" „Verlassen Sie das Schiff!" Als vernünftiger Mann sperrte sich der Kapitän des „Trader", so hieß der Dampfer, des 3700 B. R. T. großen, mit 5500 T. Rohzucker beladenen Schiffs, nicht. Nachdem die Boden-

ventile aufgedreht waren, wurden die Sprengpatronen entzündet, deren Detonation den Dampfer schnell wegsacken ließ. Es hatte etwas Schauerliches, als in der mystischen Beleuchtung das Heck unter den Wogen verschwand, und der Bug sich dann hoch aus dem Wasser hob, ehe das Schiff in die Tiefe schoß. Durch die von dieser Prise abgenommenen Leute hatte die Zahl der Gefangenen Einhundert überschritten.

Graf Dohna ließ die Kapitäne der versenkten Schiffe zu sich kommen, und warnte sie in ernster Weise vor Widersetzlichkeiten; nur wer sich ruhig halte, werde es nicht schlecht haben. Diese Ermahnungen haben gewirkt. Im vordern Laderaum wurden die weißen, im hintern die farbigen Engländer untergebracht, in den Wohnräumen aus mitgenommenem Holz Abteilungen, Tische und Bänke geschaffen. —

Am 15. Januar früh befand sich der Hilfskreuzer nördlich der portugiesischen Insel Madeira. An diesem Tage war das erste Opfer der tief beladene, 3000 T. große englische Dampfer „Ariadne", der Viehfutter, argentinischen Mais, nach England bringen sollte. Da das Schiff nicht sinken wollte, veranstaltete Graf Dohna eine gefechtsmäßige Schießübung, bei der die „Ariadne" das Ziel bildete. Aber das bald in Flammen stehende Schiff drohte zum Verräter zu werden, so daß der Kommandant sich entschließen mußte, einen Torpedo zu opfern, um die Gefahr zu beseitigen. Einige Minuten später klatschte dieser aufs Wasser, und begann seinen Lauf. Ein ungeheurer Wasserschwall stieg längsseits des dem Verderben geweihten Dampfers auf, eine dicke Rauchwolke hüllte ihn ein, und als sie sich nach einiger Zeit verzogen hatte, war die „Ariadne" verschwunden. Bald darauf erschien im Süden eine Rauchwolke, und über die Kimme wuchs ein schnell nach Norden schäumender Dampfer heraus, dessen hohe Aufbauten ihn als Passagierschiff erkennen ließen. Dohna brachte die „Möwe" auf einen Kurs, der den Fremden nach dem Straßenrecht auf See zwang, hinter dem Hilfskreuzer herum zu gehen. Er tat es, und deutlich konnte sein Name „Appam" festgestellt werden. Lloyds Register ergänzte diese Wahrnehmung dahin, daß das 7800 T. große Schiff zur Flotte der Elder Line gehöre, und mit einer F. T.-Station ausgerüstet sei. „Appam" war 1914 hauptsächlich von der britischen Regierung dazu verwendet worden, die in den deutschen Kolonien Togo und Kamerun so übel behandelten deutschen Ansiedler nach England zu schaffen. Seit längerer Zeit fuhr er aber wieder im Dienst seiner Gesellschaft zwischen Südafrika und England. An Bord befanden sich zurzeit siebzehn deutsche Herren und drei Damen, denen ein weniger deutschfresserischer britischer Gouverneur die Erlaubnis verschafft hatte, die Fahrt nach England in der zweiten Klasse machen zu dürfen. Außerdem sollte der Dampfer acht Soldaten der Kameruner Schutztruppe nach England bringen. Zu den übrigen Fahrgästen gehörten die Gouverneure von Sierra Leone und Nigeria. Damals waren deutsche Tauch-

boote bereits bis ins Mittelmeer vorgedrungen, so daß damit gerechnet werden mußte, daß man nördlich Gibraltar auf Vertreter dieser gefürchteten Zunft stoßen könne. Daher hatte der das Schiff führende Kapitän Harrison, vielleicht auch, um sich als vorsorglicher Mann den beiden hohen Kolonialbeamten gegenüber aufzuspielen, wiederholt allgemeine Übungen vornehmen lassen, die ein schnelles, planmäßiges Verlassen des Schiffs für den Fall der Not sicherzustellen bezweckten. Zunächst hatte man diese Manöver mit Rettungsbojen, Schwimmgürteln und die Verteilung auf die Schiffsboote nicht ernst genommen; als aber in Dakar ein Geschütz an Bord gebracht und aufgestellt wurde, als zwei Kanoniere mit demselben erschienen, war allen der Ernst der Lage doch klarer geworden. Man war wiederholt Dampfern begegnet, die meist in so großer Entfernung vorüberzogen, daß sie ihrer Eigenart nach nicht bestimmt werden konnten. Als Madeira hinter der „Appam" lag, kam wieder ein solcher in Sicht, dessen Fahrtrichtung zum Ausweichen zwang. Dabei mußten beide Schiffe sich auf kleine Entfernung passieren. Auf dem Fremden stieg ein Signal auf, nicht die Bitte eines Schiffsführers, der ungern astronomische Berechnungen vornahm, ihn Länge und Breite wissen zu lassen, das Signal bedeutete vielmehr: „Stoppen Sie sofort!"; jeder Irrtum war ausgeschlossen. Dazu dröhnte jetzt von dem Schiffe, an dessen Großmast ein Wimpel züngelte, von dessen Heck — unglaublich! — die deutsche Kriegsflagge wehte, ein Schuß, und hundert Meter vor dem Bug schlug eine mittelschwere Granate ein, deren weiße Sprengwolke langsam über das leicht bewegte Wasser trieb. Ein deutscher Hilfskreuzer unterstand sich, einen britischen Postdampfer anzuhalten! Kapitän Harrisons Befehle folgten sich knapp und schnell: „An das Geschütz!" „Äußerste Kraft!" „F. T.-Notsignal!" Niemanden kam in der ersten Bestürzung der Gedanke, daß Widerstand heller Wahnsinn sei. Erst als den an das Geschütz stürzenden Kanonieren ein paar Gewehrkugeln um die Köpfe surrten, und eine zweite Granate über dem Heck heulte, kehrte die Besinnung zurück. Auf der „Möwe" flatterte jetzt das Signal: „Stellen Sie F. T.-Apparat ab!" Kapitän Harrison sah ein, daß nichts übrig blieb, als sich in Unvermeidliches zu fügen. Und da waren auch schon zwei bewaffnete Boote längsseits des gestoppten Dampfers, und über die am Heck herabgelassene Strickleiter enterte ein Offizier, dessen erste Frage war: „Haben Sie deutsche Gefangene an Bord?" Die meldeten sich sofort mit freudestrahlenden Blicken. Wie so ganz anders schauten jetzt die noch eben so hochmütigen Briten auf diese Armen; mit wie ängstlichen Gesichtern fragten sie den deutschen Prisenoffizier, ob ihr Dampfer gleich versenkt werde, was jener lächelnd verneinte. Er bat um die Ladeliste, und sein Antlitz begann zu strahlen, als sein Blick dieselbe überflog: „Gold?! das können wir gut gebrauchen." Nach einigem Hin und Her meldete der Signalgast: „Befehl des Kommandanten: Die am Bord befindlichen Soldaten und Seeleute der britischen Marine werden mit dem

Schiffskapitän auf die ‚Möwe' gebracht. Das in sechzehn Kisten verpackte Gold desgleichen. Die Besatzungen der versenkten Schiffe gehen auf die ‚Appam' über. Lt. z. S. d. R. Berg mit 22 Mann übernimmt die Führung des Dampfers. Die auf letzterem befindlichen Deutschen, in erster Linie die Soldaten der Kameruner Schutztruppe, unterstützen das Prisenkommando. Die beiden Gouverneure werden zu Graf Dohna gebeten." Dieser teilte ihnen mit: „Unsere Landsleute haben mir berichtet, daß Ihnen nicht solche Scheußlichkeiten vorzuwerfen sind, wie den übrigen britischen Kolonialbeamten, die wehrlose Männer, Frauen und Kinder in empörender Weise gemißhandelt haben. Deshalb werde ich Sie nicht als Gefangene mitnehmen. Sie dürfen auf den Postdampfer zurückkehren, den die Prisenbesatzung in einen neutralen Hafen bringen wird." Als sie am nächsten Morgen auf die „Appam" zurückkehrten, konnten sie ihren Landsleuten mitteilen, daß ihr Leben und Eigentum nicht bedroht seien, wenn sie sich den Anordnungen des Prisenkommandanten fügten, daß sie aber die volle Schwere der Kriegsgesetze spüren würden, wenn sie irgendwelchen Widerstand leisteten. — Eine Bestandsaufnahme der Lebensmittel an Bord des Postdampfers ergab, daß dieselben bei sparsamer Wirtschaft für einen Zeitraum von etwa zwei Wochen reichten. Damit wurde es möglich, die „Appam" nach Amerika zu bringen.

Während alle Vorbereitungen getroffen wurden, um die Entschlüsse des Grafen Dohna zu verwirklichen — es war inzwischen spät geworden —, wurde ein neues Schiff gemeldet. „Möwe" nahm Kurs auf dasselbe, „Appam" erhielt Befehl, im Kielwasser des Hilfskreuzers zu folgen. Die Dunkelheit war bereits hereingebrochen, als sie sich dem Herankommenden bis auf Signalweite genähert hatten. Mit einer Morselampe fragte Dohna den andern nach seinem Namen. „Erst sagen Sie den Ihren", lautete die Antwort. Dohna: „Author." Der Fremde: „Clan Mactavish". Also ein Engländer. „Stoppen Sie sofort." Als der andere seine Fahrt fortsetzte, fuhr Dohna ihm vor den Bug; „Clan Mactavish" drehte ab. „Hier deutscher Kreuzer, stoppen Sie sofort!" Zugleich erfolgte der Befehl auf der „Möwe": „Klar zum Gefecht an Steuerbord!" Der Brite antwortete: „Habe gestoppt", das hoch aufschäumende Bugwasser strafte diese Meldung aber Lügen, und der F. T.-Apparat rief um Hilfe. Eine vor den Bug gefeuerte Granate nutzte nichts. Also: „Feuern! Ziel: Kommandobrücke!" Bereits die zweite Granate zerstörte die F. T.-Station. Zugleich aber blitzte es auf dem „Clan Mactavish" auf, und Granaten schlugen dicht bei der „Möwe" ein. Da blieb denn nur Gewalt übrig: Dohna befahl Schnellfeuer. Treffer auf Treffer schlug auf dem englischen Dampfer ein, der noch immer feuerte und mit Volldampf weiter fuhr. Erst nachdem ein Schuß in die Maschine geschlagen war, bequemte er sich dazu, auch sein Feuer einzustellen. 17 Mann, leider alles Laskaren, waren gefallen, 5 verwundet, davon 3 sehr schwer. „Appam" erhielt Befehl, heranzukommen.

Der auf die „Clan Mactavish“ geschickte Prisenoffizier meldete, daß das 5816 T. große Schiff Wolle, Felle, Pelze, Gummi und Fleisch im Werte von 10 Millionen Mark geladen habe, und von Australien nach London unterwegs sei. Es war keine Möglichkeit, etwas von dieser kostbaren Ladung nach Deutschland zu bringen, und so mußte man sich notgedrungen dazu entschließen, die Prise zu versenken. Als Graf Dohna den Kapitän fragte, wie er sich unterstehen könne, einem Kriegsschiffe mit der Waffe Widerstand zu leisten, antwortete der sehr kaltblütig: „Wenn mir meine Regierung eine Kanone mitgibt, so geschieht das nicht zur Verzierung, sondern um sie gegebenenfalls zu gebrauchen.“ Es wird berichtet, daß Graf Dohna diese „treuherzige“ Antwort gefallen und er deshalb geantwortet habe, er würde in gleicher Lage vielleicht ebenso gehandelt haben. — Das Schiff ist erst nach längerer Zeit gesunken. In der Nacht starben noch drei der verwundeten Laskaren und wurden von ihren Landsleuten feierlich bestattet.

„Möwe“ und „Appam“ steuerten von hier aus westlich in verkehrsärmere Gewässer, um alle vom Kommandanten ins Auge gefaßten Personalverschiebungen vorzunehmen. Die Zahl der Gefangenen war auf 500 gestiegen, von denen Dohna nur die britischen Offiziere, Soldaten und Matrosen sowie den europäischen Teil der Besatzung des „Clan Mactavish“ auf der „Möwe“ behalten wollte; alle übrigen wurden auf die „Appam“ übergeführt, die Lt. z. S. d. R. Berg nach Newport News zu einem so späten Termin, wie die vorhandenen Lebensmittel es irgend gestatteten, bringen sollte. Am 17. Januar 1916 trat das Schiff seine Fahrt dorthin an. Wenige Stunden, nachdem die „Appam“ in Newport News geankert hatte, trugen Fernschriften und F. T.-Sprüche die Kunde von dem Erscheinen und Handeln der „Möwe“ in alle Welt. Nachdem die „Appam“ zuerst am 12. Februar als rechtmäßige deutsche Prise und als solche zu beliebig langem Aufenthalte in amerikanischen Häfen berechtigt anerkannt worden war, ist sie später durch Rechtsspruch ihren ursprünglichen Eigentümern wieder zurückgegeben worden.

„Corbridge“ wartete in der Nähe des Äquators auf den Hilfskreuzer. Auf der Fahrt zum Stelldichein brachte „Möwe“ am 22. Januar das 1473 T. große englische Vollschiff „Edinburgh“ auf, das mit einer Reisladung von Indien nach England unterwegs war. Im Schutze einer einsamen Insel füllte innerhalb dreier Tage die Hilfskreuzer seine Lebensmittel- und Kohlenvorräte aus der „Corbridge“ auf; damit hatte der Kohlendampfer seinen Daseinszweck erfüllt und wurde mittels einiger Sprengpatronen auf den Meeresgrund befördert.

Der Hilfskreuzer hatte in der berechtigten Annahme, daß ein genauer Steckbrief gegen ihn auf Grund der Aussagen der in Amerika gelandeten Gefangenen erlassen worden sei, ihr Äußeres so weit verändert, als das durch einen Anstrich irgend möglich zu machen war. Er war auch weiterhin vom

Glück begünstigt; 70 Seemeilen südlich der Insel Fernando d. Noronha wurde der 4322 B. R. T. große belgische Dampfer „Luxemburg" seine Beute, der 5900 T. Kohle nach Buenos Aires zu bringen hatte. Die Besatzung dieses Schiffs bestand aus Griechen und Spaniern. Alle neutralen und indischen Gefangenen standen sich mit den englischen so schlecht, daß es nötig wurde, sie streng geschieden zu halten, um zu verhindern, daß die gegenseitige Feindschaft sich in Tätlichkeiten Luft mache. Erst am 6. Februar erhielt das englische Zwischendeck neue Zufuhr durch die Besatzung des englischen Dampfers „Flamenco". Da der Kapitän dieses Schiffs versucht hatte, mit seinen F. T.-Apparaten Hilfe herbeizurufen, obgleich ihm das durch Signal verboten worden war, mußte die Funkenbude des Dampfers zusammengeschossen werden. Dabei war das Schiff in Brand geraten, und bei der kopflosen Flucht der Besatzung kenterte eines der ausgesetzten Boote. Obgleich der Prisenkutter sofort kehrt machte, um die im Wasser Treibenden zu retten, gelang das doch nur bei neunzehn, ein Zwanzigster konnte nicht gefunden werden, und ist wahrscheinlich ein Opfer der in jenen Gewässern sehr häufigen Menschenhaie geworden. Einzelne der Geretteten baten flehentlich um ihr Leben, was den „Möwe"-Gästen Veranlassung gab, die Engländer darüber zu belehren, daß deutsche Seeleute keine „Baralong"-Leute sind, wenn die deutschfeindliche Presse auch nicht müde werde, aller Welt immer neue Lügen über die Untaten der deutschen Seeleute und Soldaten aufzutischen. Die an Bord der „Möwe" befindlichen Inder sandten ihren Ältesten zum Kommandanten, um ihn bitten zu lassen, daß ihnen erlaubt werde, mit bei der Vernichtung englischer Schiffe tätig sein zu dürfen, der Graf möge aber auch die an Bord befindlichen Engländer mit den Schiffen untergehen lassen. Dohna konnte ihnen letzteres nun zwar nicht versprechen, wohl aber, daß sie einer guten Behandlung sicher sein dürften, wenn sie Arbeiten an Bord zu verrichten bereit wären.

Von einem Matrosen des belgischen Dampfers hatte Graf Dohna erfahren, daß die in diesem Werke bereits mehrfach genannte „Glasgow" sich in der Nähe befinden müsse, und als der mit F. T.-Apparaten versehene norwegische Dampfer „Estrella" gesprochen worden war, den man hatte ziehen lassen müssen, war die Wahrscheinlichkeit groß, daß dieses Schiff der „Möwe" diesen oder andere ihrer Verfolger auf den Hals hetzen werde. Wieder traten die Farbquäste in Tätigkeit, um dem Kreuzer ein anderes Äußeres zu geben, und in diesem neuen Gefieder trat die „Möwe" ihren Rückflug nach Norden an. Sein Glück blieb aber dem Grafen Dohna treu, kein feindliches Kriegsschiff wurde gesichtet. Allerdings blieben auch die Kauffahrer aus; erst am 13. Februar abends konnte ein Dampfer wieder einmal nach seinem Namen gefragt werden. „Heraclide" nannte ihn sein Kapitän, und antwortete, als er nach seiner Flagge gefragt wurde: „Gut Freund." Das war entschieden verdächtig, also: „Stoppen Sie sofort!" Gleichzeitig wurde die Maschine gestoppt,

um den Prisenkutter zu Wasser zu bringen. Das benutzte der andere, um den Versuch zu machen, wegzulaufen; erst eine Granate brachte ihn zum Stoppen. Die Strahlen des Scheinwerfers ließen seinen Namen erkennen: „Westburn" stand deutlich an seinem Heck. Es handelte sich um einen alten Kasten, der nur noch 7 Kn. lief und einen Gehalt von 3300 T. besaß; er war mit Kohlen beladen. Die Überführung seiner Besatzung mußte beschleunigt werden; denn ein weißes Toplicht kündigte das Nahen eines andern Dampfers an. Langsam näherte sich diesem die „Möwe", um seine Untersuchung erst bei Tage vorzunehmen und den langsamen „Westburn" nicht ganz aus den Augen zu verlieren. Um 6 Uhr morgens war ein weiterer englischer Dampfer erledigt; diesmal führte er den Namen „Horace" — 3335 B. R. T., der mit Getreide, Wolle, Fleisch und Antimon nach England wollte. Um die Zahl seiner Mitesser zu verringern — die Lebensmittel an Bord des Kreuzers fingen an, knapp zu werden —, beschloß Dohna, den Hauptteil derselben mit der „Westburn" nach Teneriffa abzuschieben. Der Offizierdienstthuer Badewitz, ein Mann von großer Tatkraft und eisernem Willen, von dem noch später die Rede sein wird, erhielt den Auftrag, den Befehl über dieses Schiff zu übernehmen. Mit einer Prisenbesatzung von ganzen acht Mann sollte er die an Bord befindlichen 184 Gefangenen im Zaume halten. Ehe er sie entließ, ermahnte Graf Dohna die gefangenen Kapitäne, dafür zu sorgen, daß ihre Leute ruhig blieben, widrigenfalls sie drakonische Strafen zu erwarten hätten. Als „Westburn" am 22. Februar vor Santa Cruz-Teneriffa eintraf, und die Reede ansteuerte, bemerkte Badewitz, daß auf derselben ein großer britischer Panzerkreuzer ankerte. Ein Stein fiel ihm vom Herzen, als das seiner Führung anvertraute Schiff sich erst innerhalb spanischen Hoheitsgebiets befand. Stolz wehte die Reichskriegsflagge vom Heck der „Westburn", als diese in den Hafen einfuhr und dort ankerte. Die Gefangenen bewiesen aber ein so lebhaftes Interesse für den grauen Landsmann, der den Namen „Sutley" führte, ein Schwesterschiff jener drei Panzerkreuzer „Aboukir", „Cressy" und „Hogue", die Kaptlt. Weddigen innerhalb einer guten Stunde versenkt hatte, daß Badewitz es für geboten hielt, seine Schutzbefohlenen darauf hinzuweisen, daß ein militärisches Eingreifen des Panzerkreuzers eine Sprengung der „Westburn" nicht würde verhindern können. Am nächsten Morgen schickte Badewitz seine Pfleglinge an Land und entschloß sich, um der Beschlagnahme durch die spanischen Behörden zu entgehen, die „Westburn" außerhalb des Hafens zu versenken, der einzige Weg, der verblieb, um zu verhindern, daß die an Bord befindlichen Kohlen nicht schließlich doch noch in die Bunker der „Sutley" wanderten. Am frühen Morgen war der Panzerkreuzer seewärts gegangen; Badewitz folgte ihm. Als sich die „Westburn" aber eben außerhalb des spanischen Hoheitsgebiets befand, hüllte sie sich in eine dichte Dampfwolke, während ein Boot mit acht Seeleuten eilig nach der Hafeneinfahrt zu-

rückruderte. Badewitz erzählte an Land, der Dampfer sei infolge einer Kesselexplosion gesunken.

„Möwe" hatte inzwischen ihren Flug nach Norden fortgesetzt. Ein von ihr auf dieser Fahrt gejagter Dampfer erwies sich als neutral, ein Personendampfer war zwar feindlich, aber mit so vielen Fahrgästen besetzt, daß Dohna ihn ziehen lassen mußte. Man befand sich jetzt bereits innerhalb der Reichweite des deutschen F. T.-Dienstes; durch ihn erfuhr Dohna, daß ihm 50 Eiserne Kreuze zur Verteilung an die Besatzung zur Verfügung gestellt worden seien. Der Kommandant gab seinen Leuten davon Kenntnis und fügte hinzu, daß es ihn gefreut haben würde, wenn er die doppelte Anzahl hätte verteilen können; aber aufgeschoben sei nicht aufgehoben. Ferner erfuhr man an Bord der „Möwe" auf demselben Wege, daß in Indien ein Aufstand ausgebrochen sei; die an Bord befindlichen Inder, durchweg Moslems, baten um ein Stück rotes Flaggentuch; als sie es erhalten hatten, fertigten sie sich daraus ein türkische Flagge an, mit der sie ihren Wohnraum schmückten, und unter der sie für den Sieg der deutschen und türkischen Waffen beteten. Um diese Zeit wurde der französische Dampfer „Maroni" — 3109 T. —, die vierzehnte Prise des Hilfskreuzers, der die an Bord befindlichen Stückgüter nun nicht nach Newyork sondern auf den Meeresgrund beförderte. Die Nachrichten in den auf diesem Schiffe gefundenen französischen Zeitungen wurden durch solche ergänzt, die an Bord des Dampfers „Saxon Prince" — 3471 T. — gefunden wurden, der als fünfzehnte Prise der „Möwe" ins Garn ging. Die Ladung dieses letztgenannten Schiffs bestand in 5000 T. Getreide, Baumwolle und Munition, die es mit sich in die Tiefe nahm, statt sie in England abzuliefern, wie sein Auftrag eigentlich lautete. Wiederum in weitem Bogen ausholend ging der Flug der „Möwe" weiter der Heimat zu; durch alle Gefahren, durch Sperrschiffe und Minen gelangte sie, teilweise wieder unter der Tarnkappe schützenden Nebels, schließlich in den Bereich der deutschen Vorposten. Als sie in die Jade einlief, trug sie als schönsten Schmuck die Kontorflaggen ihrer fünfzehn Prisen, die an den Flaggleinen des Vortops kaum Platz fanden. Ihr war es als erstem Kreuzer beschieden, triumphierend in die Heimat zurückzukehren, während ihre Vorgänger ihre Erfolge mit dem Untergang der Schiffe, dem Tode oder der Gefangenschaft ihrer Besatzungen hatten erkaufen müssen.

S. M. Hilfskreuzer „Greif".

Ein der „Möwe" ähnlicher Hilfskreuzer „Greif" war von dem Fregattenkapitän Tietze hinausgeführt worden. Seine Besatzung hat der der „Möwe" an innerem Wert sicherlich nicht nachgestanden, aber sie war weniger vom Glücke begünstigt. 70 Seemeilen von der norwegischen Küste ist dieser Hilfskreuzer am 29. Februar 1915 in Höhe

der Shettlandinseln von dem weit überlegenen britischen Hilfskreuzer „Alkantara" — 15 850 — um 8 Uhr morgens gestellt worden. Zwar gelang es dem Deutschen, seinen Gegner in den Grund zu bohren, aber er selbst war in dem Gefecht schwer beschädigt worden, so daß an eine Fortsetzung der Fahrt nicht zu denken gewesen wäre, auch wenn nicht weitere feindliche Schiffe in den Kampf eingegriffen hätten. Alle Geschütze wurden niedergekämpft; nur noch mit dem am Bug aufgestellten konnte der Kampf gegen den heranschäumenden britischen Hilfskreuzer „Andes", ein der „Alkantara" ähnliches Schiff, aufgenommen werden. Und schließlich erschien auch noch der Kreuzer „Comus" — 1914, 3800 — und zwei große Zerstörer. An ein Entkommen war nicht zu denken. Kapitän Tietze ließ daher um 10 Uhr den Hilfskreuzer sprengen, die Besatzung in die noch vorhandenen Boote und auf Rettungsflöße gehen. Die feindlichen Schiffe hatten ihr Feuer eingestellt und begonnen, die Schiffbrüchigen aus dem Wasser zu holen, als plötzlich „Comus" ein wütendes Schnellfeuer auf sie richtete. Fregattenkapitän Tietze war eines der Opfer dieses echt britischen Überfalls, der sich in verschiedenster, aber grundsätzlich stets gleichbleibender Weise, wer weiß wie oft, im Kriege wiederholt hat. Der erste Offizier, Kapitänleutnant Nebeski, Oberleutnant zur See Weddige und Leutnant zur See Tiemann waren im Gefecht gefallen. 5 Offiziere, 115 Mann wurden in die Gefangenschaft abgeführt. Der Kommandant der „Comus" behauptete, auf ein deutsches U-Boot geschossen zu haben. Wahrscheinlich lügt der Mann bewußt, oder er sah Gespenster; denn es ist weit und breit kein deutsches Tauchboot vorhanden gewesen. Es handelt sich zweifellos um ein Gegenstück zu „Glasgow", „Baralong", „King Stephen", „Carmania" usw. Die Briten geben ihre Verluste auf 5 Offiziere und 69 Mann an.

Der Unterseehandelskrieg

Nichts wirkt so nachteilig auf die Kriegführung ein, als wenn politische Rücksichten das als militärisch geboten Erscheinende beeinflussen. In welcher Weise das für den Unterseehandelskrieg im zweiten Kriegsjahre zutraf, ist aus den angehefteten Urkunden ersichtlich, dem Notenwechsel, der zwischen dem deutschen Auswärtigen Amt und der Regierung der Vereinigten Staaten geführt worden ist. Derselbe ist so wichtig, daß dessen genaues Studium nur dringend empfohlen werden kann. Erst wenn diese Grundlage geschaffen ist, kann die Entwicklung der Geschehnisse verstanden werden. Es ist daraus ersichtlich, wie hier das Dichterwort wieder einmal seine Bestätigung findet:

„Das eben ist der Fluch der bösen Tat,
daß sie fortzeugend Böses muß gebären."

Der Urquell war die unzweifelhaft vom Reichskanzler veranlaßte Verfügung des Chefs des Admiralstabs vom 22. Juni 1914, betreffend die Bewaffnung und den tätlichen Widerstand feindlicher Kauffahrer (Anlage 1). Sie ist es gewesen, welche die Verkündigung eines Kriegsgebiets um die britischen Inseln notwendig machte; ihr folgte unter dem Druck der Regierung der Vereinigten Staaten die Aufgabe dieser Politik (Anlage 36) und schließlich in höchster Not und zu einer Zeit, zu der die feindliche Abwehr bereits sehr wirksam geworden war — wie später gezeigt werden wird —, die Erklärung des ungehemmten Unterseehandelskriegs, der alsdann von den Vereinigten Staaten als Vorwand benutzt wurde, um in den Krieg einzutreten. Wie in Band II dargelegt werden wird, wäre das aber auch geschehen, sobald die Gefahr eintrat, daß Deutschland siegreich aus dem Kriege hervorgehen könne. Ein Vorwand hätte sich immer finden lassen. Das zu vermeiden waren ungeheure Opfer gebracht worden. Es wiederholte sich hier im Kriege, was vor demselben bereits zu beobachten gewesen war; der Weltkrieg war vermeidbar, aber nur bei einer starken Reichspolitik, die eine Verstimmung mächtiger Gegner nicht scheuen durfte, wenn es sich darum handelte, die eigene Lage zu verbessern. So hätte sich auch ein Präventivkrieg gegen Frankreich gerechtfertigt, um den Weltkrieg zu vermeiden.

Rußland bezog einen großen Teil seiner Kriegsbedürfnisse aus England und Amerika über den am Weißen Meer gelegenen Hafen von Archangelsk. Das war bereits im ersten Jahre des Weltkriegs in Deutschland bekannt und hatte dahin geführt, daß östlich der Kolahalbinsel Streuminen ausgelegt worden waren, um diese Zufuhr zu erschweren. Aber auch die in den nördlichen Gewässern kreuzenden Tauchboote hatten Befehl, ein scharfes Auge auf die dort ostwärts passierenden Schiffe zu halten. Anfang August gelang es einem von ihnen, das amerikanische Vollschiff „Paß of Balmaha" dort aufzubringen. Es war mit Baumwolle für Archangelsk beladen und der Kommandant beschloß, es nicht zu versenken, sondern unter Führung einer Prisenbesatzung nach Kurhafen bringen zu lassen. Ein Tauchboot kann nicht viel von seiner Besatzung entbehren und so bestand die Prisenbesatzung des Amerikaners aus einem Unteroffizier, dem Steuermannsmaaten Lamm. Ganz allein auf sich gestellt, ist es diesem tatkräftigen Manne gelungen, angesichts einer widerspenstigen Besatzung, die wertvolle Prise am 3. August in die Elbe zu bringen, wo man aus den untern Räumen noch ein britisches Prisenkommando in Stärke von 1 Offizier und 4 Mann holte, die sich bei der Annäherung des deutschen U-Boots verborgen und auch dem einsamen deutschen Maaten gegenüber ihre Zurückhaltung nicht aufgegeben hatten.

Am 8. August versenkte nordwestlich von Bodö ein U-Boot den britischen Hilfskreuzer „India" — 1896, 7940 —; ein der P. a. O.-Linie ge-

höriges Schiff, das beim Einlaufen in den Westfjord sank und 160 von der 340 Köpfe starken Besatzung mit sich in die Tiefe nahm.

Am gleichen Tage wurde ein älterer britischer Kreuzer an der irischen Südküste das Opfer von „U 27", das seinerseits am 19. August durch den britischen Hilfskreuzer „Baralong" versenkt wurde. Ein vorher mit „U 27" zusammengetroffenes Boot brachte die Nachricht von dem Erfolge desselben heim, von dem man sonst wahrscheinlich nie etwas vernommen haben würde.

Am 16. August zeigte ein deutsches Tauchboot, daß es nicht nur auf dem Wasser den Feind zu schädigen imstande sei, sondern seine Geschütze auch nach Land hin zu gebrauchen verstehe. Es erschien bei der in Westengland an der Irischen See am Solway-Firth gelegenen Städtchen Harrington und vernichtete eine dort gelegene Benzolfabrik mit dem dazu gehörigen Lager und den Koksöfen, eines der wenigen Werke dieser Art, die für die Sprengstoffanfertigung von Wichtigkeit waren.

Das in der Irischen See kreuzende deutsche Tauchboot „U 27" hatte am 19. den Dampfer „Nicosian" angehalten, der mit einem Transport von 250 Maultieren von Amerika nach England unterwegs war. Hätte das Boot den Handelskrieg so geführt, wie Sir Percy Scott das als „selbstverständlich und einwandfrei" erklärt hatte, so würde es vielleicht noch heute schwimmen. Der Umstand, daß der Kommandant der Besatzung reichlich Zeit lassen wollte, um sich und ihre Habe in den Schiffsbooten zu bergen, sollte zu seinem Verderben führen. Während das U-Boot längsseit der „Nicosian" lag, dessen Besatzung die Boote zu Wasser geführt hatte, und damit beschäftigt war, ihre Sachen zusammenzusuchen, näherte sich von der anderen Seite her aus einer Richtung, die von „U 27" nicht übersehen werden konnte, ein anderes Schiff mit hoher Fahrt, das die amerikanische Flagge gehißt und amerikanische Abzeichen an der Bordwand führte. Sobald dieses das Tauchboot frei von der „Nicosian" hatte, eröffnete es auf kürzeste Entfernung ein heftiges Feuer gegen „U 27", während die amerikanische Flagge verschwand, um dem britischen Georgskreuz Platz zu machen und die Bretter mit den Farben der Union von den Seiten fortgenommen wurden. Das so überfallene Boot fand keine Zeit mehr zum Tauchen; es wurde von Granaten getroffen und begann zu sinken. Über die dann folgenden empörenden Szenen ist dann erst nach längerer Zeit etwas nach Deutschland gedrungen.

Vor den Notaren M. C. Ansley im Staate Mississippi und Ch. J. Dunchand in Orleans (Louisiana) gaben am 5. und 8. Oktober 1915 sieben amerikanische Bürger, die sich am 19. August an Bord der „Nicosian" befunden hatten, nämlich J. M. Garvet, Ch. D. Hightower, Bud Enerson, Palen, Edward Clark, R. K. Cosley und James J. Curran, Männer im Alter von 21 bis 33 Jahren, folgende Erklärungen über ihre Erlebnisse zu Protokoll: Am 19. August wurde der englische Dampfer „Nicosian", der mit

350 Maultieren von New Orleans nach Avonmouth unterwegs war, etwa 70 Sm. südlich Queenstown (Südirland) von einem deutschen U-Boot angehalten. Nachdem die gesamte Besatzung, darunter auch die Zeugen, das Schiff in den Rettungsbooten verlassen hatte, beschoß das U-Boot den Dampfer, um ihn zu versenken. Als die Zeugen außerhalb der Feuerlinie waren, bemerkten sie einen Dampfer, der sich schnell näherte und am Heck die amerikanische Flagge führte. An seinen Seitenwänden waren große Schilder angebracht, auf denen die amerikanische Flagge gemalt war. Er hatte Signale gesetzt, die nach Erklärung seekundiger Leute bedeuteten, daß er auf Wunsch Hilfe leisten wolle. Sein Äußeres war nicht kriegerisch. Die in den Rettungsbooten befindlichen Leute nahmen an, daß er sie retten wolle. Während das U-Boot die Backbordseite der „Nicosian" beschoß, dampfte das unbekannte Schiff an ihrer Steuerbordseite vorbei. Als es den Bug der „Nicosian" passiert hatte, wurde das U-Boot mit Handfeuerwaffen und Geschützen beschossen. Letztere waren bis dahin durch Schutzwände verdeckt gewesen. Erst nachdem schon mit Gewehren geschossen worden war, wurde die amerikanische Flagge niedergeholt. Als das von mehreren Schüssen getroffene U-Boot zu sinken begann, sprangen die an Deck befindlichen Leute, u. a. auch der Kommandant, über Bord. Die Matrosen hatten vorher ihre Kleider abgeworfen. Fünf von ihnen gelang es, auf die „Nicosian" zu gelangen, während sich die anderen an den Leinen festhielten, die von den Kränen der heruntergelassenen Boote ins Wasser hingen, und zum Teil durch Geschützfeuer des britischen Hilfskreuzers „Baralong" — als dieser erwies sich der herangekommene Dampfer —, teils durch Gewehrfeuer von dessen Mannschaft getötet wurden, während die Zeugen aus den Rettungsbooten auf die „Baralong" gestiegen waren und sich auf dessen Deck aufhielten. Der Zeuge Curran bekundet, daß der Kommandant der „Baralong" seinen Leuten befohlen habe, an der Reling Stellung zu nehmen und auf die hilflosen deutschen Matrosen im Wasser zu schießen. Hierauf machte der Kommandant die „Baralong" längsseit der „Nicosian" fest und befahl einigen seiner Leute, auf diese zu gehen und die deutschen Matrosen zu suchen, die sich an Bord gerettet hatten. Palen und Curran bekundeten, daß er dabei ausdrücklich angeordnet habe, „keine Gefangenen zu machen". In der Tat wurden vier im Maschinenraum und Wellentunnel gefundenen Matrosen ermordet. Der deutsche Kommandant schwamm um den Bug der „Nicosian" auf die „Baralong" zu. Die englischen Seeleute schossen sofort auf ihn, obwohl er allen sichtbar die Hände emporhob, zum Zeichen, daß er sich ergeben wolle. Die britischen Matrosen setzten ihr Feuer auf ihn auch noch fort, als er von einem Schuß in den Mund getroffen worden war. Schließlich tötete ihn ein Schuß in den Nacken. Dann mußten sämtliche Zeugen auf die „Nicosian" gehen. Dort sahen Palen und Cosby den Leichnam eines deutschen Matrosen,

während Curran, der mit den für die Bergung des Dampfers dringend nötigen Mannschaften an Bord blieb, sämtliche Leichen gesehen hat, die am Nachmittag über Bord geworfen wurden.

Der Kommandant der „Baralong" ließ die „Nicosian" einige Meilen in er Richtung auf Aconmouth zu schleppen und dann die bei ihm zurückgebliebene Mannschaft des Transportdampfers auf die „Nicosian" zurückbringen. Gleichzeitig richtete er an den Kapitän der letzteren einen Brief, indem er diesen ersuchte, seiner Mannschaft, insbesondere den unter ihr befindlichen Amerikanern, einzuschärfen, weder bei ihrer Ankunft in Liverpool noch bei ihrer Rückkehr nach Amerika etwas über die Angelegenheit verlauten zu lassen. Dieser Brief war unterzeichnet: „Kapitän William McBride, H. M. S. ‚Baralong' ".

Der 18 Jahre alte, als Heizer auf der „Nicosian" tätig gewesene Larimore Holland bestätigt vorstehende Aussagen und fügt hinzu, daß etwa 15 Leute der Besatzung des U-Bootes über Bord gesprungen waren, als es sank und alle teils beim Versuch auf die „Nicosian" zu klettern, teils im Wasser schwimmend, durch Geschütze und Gewehrfeuer der „Baralong" getötet wurden. Nach diesen Aussagen kann kein Zweifel sein, daß der Kommandant des britischen Hilfskreuzers „Baralong", der Kapitän in der Königlich britischen Flotte M. C. Briede, der ihm unterstellten Besatzung den Befehl gegeben hat, wehrlose deutsche Seeleute nicht gefangen zu nehmen, sondern sie abzuschlachten; und seine Besatzung hat diesen Befehl ausgeführt.

Die Deutsche Regierung brachte durch eine Denkschrift vom 28. November 1915 diesen Fall zur Kenntnis der Britischen Regierung. Die Anlage 25 läßt erkennen, mit welchem Cynismus die Forderung der Deutschen Regierung abgelehnt wurde, eine Sühne eintreten zu lassen. Man antwortete auf die Anklage mit Gegenklagen, die teils entstellte, teils erlogene Vorfälle betrafen. Asquith schlug vor, die von ihm vorgebrachten Fälle zusammen mit den der „Baralong" einem unparteiischen Gericht — als ein solches bezeichnete er ein aus Offizieren der Marine der Vereinigten Staaten gebildeten Gerichtshof — zu unterbreiten. Ein solcher wäre aber nichts weniger als unparteiisch gewesen; und es läßt das wieder einmal erkennen, daß in derartigen Fällen Verhandlungen niemals einen praktischen Erfolg haben. Hat man die Macht dazu, so erübrigt nur, so zu strafen, wie man es vor dem eigenen Gewissen verantworten kann; hat man sie nicht, so tut man besser, zu schweigen. Das ist — leider — nicht geschehen.

Einer der von Asquith angeführten Fälle betraf folgendes Geschehnis: Am 19. August hatte ein deutsches U-Boot den englischen Dampfer „Dunzley" etwa 60 Sm. südlich von Kinsale angehalten, die Besatzung in die Schiffsboote gehen lassen und war im Begriff, das Schiff durch Artillerie zu versenken. Die Lage entsprach also genau derjenigen, wie sie von den amerika-

nischen Zeugen im „Baralong"fall geschildert worden ist. Diese Ähnlichkeit fällt noch mehr ins Auge, als auch hier ein englischer Dampfer sich der Gruppe mit großer Fahrt näherte. Der Unterschied bestand nur darin, daß dies nicht unbemerkt geschah. Der Passagierdampfer „Arabic", so hieß der Dampfer, änderte für kurze Zeit seinen Kurs, drehte dann aber wieder direkt auf das U-Boot zu. Dessen Kommandant gewann die Überzeugung, daß die „Arabic" ihn anzugreifen, vielleicht zu rammen beabsichtige. Er tauchte deshalb und feuerte einen Torpedo auf das Schiff ab, der dessen Untergang zur Folge hatte. Die an Bord befindlichen Personen retteten sich in 15 Booten. 49 Menschen aber sind ertrunken.

Aus der Anlage 25 ist ersichtlich, daß das Auswärtige Amt diesen Fall unaufgefordert der Regierung der Vereinigten Staaten unterbreitete und ihr anheim gab, den Bericht an das Haager Schiedsgericht mitzuteilen, falls unter den Verunglückten sich amerikanische Staatsangehörige befunden haben sollten und ein Einvernehmen über etwaige Schadenersatzansprüche nicht zu erzielen wäre.

Die Deutsche Regierung bekannte sich außerdem in einer vom 10. Januar 1916 datierten Erwiderung auf die von der Großbritannischen, aus Anlaß des „Baralong"falls bekanntgegebenen Erklärung zu der Einsicht, daß die von ihr eingeleitete Verhandlung ein Fehlschlag gewesen sei (Anlage 27).

Dieser Notenwechsel läßt erkennen, daß das deutsche Auswärtige Amt auch dialektisch dem britischen nicht gewachsen war. Die Bemerkung, daß die Deutsche Regierung „keinen Augenblick bezweifle, daß ein aus britischen Seeoffizieren zusammengesetztes Kriegsgericht den feigen und heimtückischen Mord gebührend ahnden würde", läßt den trotz aller üblen Erfahrungen unerschütterlichen Optimismus in der Beurteilung des angelsächsischen Volkscharakters erkennen. Es kann keinen Augenblick bezweifelt werden, daß Kapitän McBride von seinen Kameraden mit Glanz freigesprochen worden wäre, wenn man diese berufen hätte, über sein Verhalten zu urteilen.

Eine unter dem 25. Februar erschienene weitere Denkschrift der britischen Admiralität, die dem Parlament überreicht wurde, war nicht geeignet, die Auffassung zu erschüttern, daß bei Verhandlungen über solche Fälle nichts herauskommt (Anlage 29). Die Deutsche Regierung nahm aber doch noch einmal in der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" vom 31. Juli 1916 Anlaß zu einem Schlußwort: Da die Auseinandersetzung zu keinem Ergebnis geführt habe, werde man die Ahndung des ungesühnten Verbrechens selbst in die Hand nehmen, „bei jeder Bombe, die ein Luftschiff auf England abwirft, möge sich England an den ‚Baralong' erinnern." Es war das eine nicht eben als glücklich zu bezeichnende Schlußwendung (Anlage 28).

Wer die Geschichte Englands kennt und im besondern die Verhandlungen des spanischen Gesandten mit der Königin Elisabeth von England aus

Anlaß der Seeräuberzüge des Francis Drake nach den mittelamerikanischen Kolonien Spaniens, wird unwillkürlich Parallelen zwischen diesen und denen Deutschlands im Jahre 1915/16 geführten zu ziehen geneigt sein.

Am 4. November 1915 geriet das deutsche Tauchboot „U C 8" an der holländischen Küste in Seenot. Es wurde in den Hafen von Helder geschleppt und mit samt seiner Besatzung dort eingeschlossen. Die Deutsche Regierung protestierte am 11. gegen dieses Vorgehen als dem Völkerrecht und der Neutralitätserklärung Hollands nicht entsprechend. Die Niederländische Regierung blieb jedoch in ihren Antworten vom 22. November, vom 7. Dezember und 3. April ihrer Auffassung getreu und lehnte eine Entlassung des Boots ab. Ein Druck deutscherseits auf die Holländische Regierung in dieser Frage unterblieb, an einem der britischen wird es nicht gefehlt haben.

Am 7. Januar 1916 überreichte der deutsche Botschafter in Washington der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika eine Note über die Kriegführung der deutschen U-Boote im Mittelmeer. Es wurde darin mitgeteilt, 1. daß die deutschen Boote dort von Anfang an den Kreuzerkrieg entsprechend den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts zu führen hätten unter Ausschluß von Vergeltungsmaßregeln, wie sie um die britischen Inseln zur Anwendung gelangten.

2. Deutsche Tauchboote würden also im Mittelmeer Passagier- und Frachtschiffe erst vernichten, nachdem Besatzungen und Fahrgäste in Sicherheit gebracht wären, vorausgesetzt, daß sie nicht zu entkommen suchten oder Widerstand leisteten.

3. Alle Fälle, in denen feindliche Handelsschiffe durch deutsche U Boote versenkt worden seien, würden einem regelrechten Prisengerichtsverfahren unterzogen. Soweit amerikanische Interessen davon berührt würden, sollte das Ergebnis der Verhandlungen der Amerikanischen Regierung mitgeteilt werden.

4. Die Kommandanten deutscher U-Boote, die vorstehende Anweisung nicht beachten sollten, würden bestraft werden;*) und die Deutsche Regierung werde für entstandene Schäden Ersatz leisten, falls amerikanische Bürger dabei an Leib und Habe geschädigt sein sollten.

Daraus spricht nicht eben Selbstachtung.

Am 18. Januar 1916 machte der amerikanische Staatssekretär Lansing den kriegführenden Mächten einen Vorschlag für die Neuregelung der Unterseebootkriegführung, der auf folgendes hinauslief: Der Verzicht auf den Gebrauch von Tauchbooten kann nicht verlangt werden, da sie sich als wirksam im Handelskriege erwiesen haben. Um aber diese Art der Kriegführung mit

*) Man vergleiche diese Stellungnahme mit der der Britischen Regierung im „Baralong"-Fall.

dem Völkerrecht und den Gesetzen der Menschlichkeit in Übereinstimmung zu bringen, ohne doch ihre Wirksamkeit in der Vernichtung des Seehandels auszuschalten, müsse eine Formel gefunden werden, die dem Gefühl für Recht und Gerechtigkeit Rechnung trage. Deshalb schlage Lansing, der dabei den Standpunkt des Unbeteiligten zu wahren suche, folgendes vor:

1. Ein Nichtkombattant hat das Recht, das Meer in Schiffen von Ländern, die am Kriege beteiligt sind, zu befahren, indem er sich auf die Beobachtung des Völkerrechts und der Grundsätze der Menschlichkeit seitens der Kriegführenden verläßt. Daß also ein Schiff nicht angegriffen werde, ohne vorher zum Halten aufgefordert worden zu sein.

2. Ein zum Stoppen aufgefordertes Schiff sollte sofort Folge leisten.

3. Solches Schiff sollte nur angegriffen werden, wenn es zu fliehen versucht oder Widerstand leistet. Wenn es die Flucht oder den Widerstand aufgibt, sollte auch der Angriff eingestellt werden.

Falls es nicht möglich ist, ein Prisenkommando an Bord zu schicken oder es in einen Hafen zu bringen, darf das Schiff versenkt werden, vorausgesetzt, daß Besatzung und Fahrgäste in Sicherheit gebracht werden können.

Vor 1915 wurde der Seehandelskrieg von schwerbewaffneten Kreuzern ausgeübt. Damit rechtfertige es sich, daß einem Handelsschiff die Bewaffnung für Verteidigungszwecke gestattet war, ohne daß es den Charakter eines Kauffahrers einbüßte; denn das schwerbewaffnete Kriegsschiff war ihm derart überlegen, daß es nicht daran denken konnte, gegen ein solches angriffsweise vorzugehen, sich dagegen eines Anfalls von Piraten erwehren konnte.

Das Tauchboot hat diese Beziehungen geändert. Sein Schutz besteht in der Möglichkeit, zu tauchen, baulich ist es defensiv schwach. Auch ein Handelsschiff kann ein leichtes Geschütz erfolgreich gegen ein Tauchboot verwenden.

Dazu kommt, daß es Seeräuber nicht mehr gibt. Daher kann die Aufstellung von Geschützen in der Gegenwart nur mit der Absicht erklärt werden, Kauffahrer stärker als an der Oberfläche fahrende Tauchboote zu machen und damit Warnung und Durchsuchung durch sie zu verhindern. *Jede Bewaffnung von Kauffahrern erhält damit einen offensiven Charakter.*

Wird von einem Unterseeboot verlangt, daß es auf hoher See einen Kauffahrer anhalten und untersuchen soll, und, falls das untersuchte Schiff sich als feindlich herausstellt, die Umstände verlangen, daß seine Vernichtung erfolgt, die an Bord Befindlichen aber in Sicherheit gebracht werden, so erscheint das nicht gerecht oder vernünftig; denn das Tauchboot wird damit gezwungen, sich fast sicherer Vernichtung auszusetzen, falls es solchen Anforderungen entspricht.

Deshalb scheint es gerecht, wenn die Kriegführenden übereinkommen, daß, wenn einerseits verlangt wird, Unterseeboote sollten streng nach dem Völkerrecht in bezug auf das Anhalten, Untersuchen, Insicherheitbringen von Mannschaften und Fahrgästen verfahren, ehe zur Versenkung geschritten wird, andererseits Handelsschiffen verboten sein sollte, irgendwelche Bewaffnung zu führen.

Lansing schließt: „Indem ich diese Vorschläge als Grundlage für eine Verständigung den kriegführenden Mächten unterbreite, tue ich das in der Überzeugung, daß jede Regierung in ihnen in erster Linie würdigen wird, das Leben Unschuldiger zu erhalten, und daß sie nicht auf legalen Rechten bestehen wird, die unter Hinweis auf neuartige Verhältnisse bestritten werden können. Ich würde mich freuen, wenn Ihre Regierung bereit sein würde, auf diese Vorschläge unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit bedingt einzugehen. Ich füge hinzu, wie meine Regierung der Anschauung zuneigt, daß ein irgendwie bewaffneter Kauffahrer gegenüber dem Charakter des U-Kriegs und der defensiven Schwäche des Unterseeboots als Hilfskreuzer anzusehen und entsprechend zu behandeln ist. Sie hat in ernste Erwägung gezogen, ihre Angestellten mit der sich daraus ergebenden Anweisung zu versehen."

Diesen durchaus annehmbaren und von wirklich neutralem Geiste durchwehten Vorschlägen trat Deutschland in einer Note vom 10. März 1916 auf das Wohlwollendste entgegen und verwies dabei auf seine Bereitwilligkeit, der es bereits am 1. März 1915 Ausdruck verliehen hatte (Anlage 31). Dagegen ist über die Stellungnahme der Verbandsmächte nichts bekannt geworden; sie ist zweifellos ablehnender Natur gewesen und Lansing hat seinen Vorschlag daraufhin fallen lassen; vielleicht hat er seine Anschauung auch Wilson gegenüber nicht durchsetzen können.

Am 18. Januar hatte ein deutsches Unterseeboot den bewaffneten englischen Transportdampfer „Marere" im Mittelmeer und am 23. Januar 1916 einen englischen Truppentransportdampfer im Golf von Saloniki versenkt. Am 17. Januar vormittags hielt ein U-Boot einen Dampfer 150 Sm. östlich von Malta an, der die holländische Flagge und am Bug den Namen „Melanie" führte. Der Dampfer stoppte, machte das Signal „habe Halt gemacht" und schickte ein Boot. Als sich darauf das U-Boot dem Dampfer zur Prüfung der Schiffspapiere näherte, eröffnete dieser noch immer unter holländischer Flagge aus mehreren Geschützen und Maschinengewehren ein lebhaftes Feuer und versuchte, das U-Boot zu rammen. Es gelang diesem nur durch schnelles Tauchen, sich diesem Überfall zu entziehen.

Am 31. Januar gelangte ein deutsches Tauchboot bis in die Themsemündung und versenkte dort einen bewaffneten englischen Bewachungsdampfer, einen belgischen, sowie drei englische im Wachtdienst tätige Fischdampfer.

Am 18. Februar jährte sich zum ersten Male der Tag, an dem die Gewässer um England als Kriegsgebiet erklärt worden waren. Das deutsche Volk hatte allen Grund, den Blick mit innigstem Danke auf die Leistungen der jungen Seehelden zurückschweifen zu lassen, die trotz aller Hemmungen Großes mit den U-Booten geleistet und zum Teil ihr Leben im Dienste des Vaterlandes hingegeben hatten. Was sie alles ausgerichtet haben, wird erst in vielleicht ferner Zukunft bekannt werden und viele Namen dürften dann volkstümlich werden, die vorher nur ein ganz kleiner Kreis kannte. Hätte nicht das dauernde Eingreifen Wilsons erfolgreich die Tätigkeit der U-Bootwaffe behindert, so wäre die Jahresbeute eine weit größere gewesen, als das tatsächlich mit 534 Schiffen von 1 072 204 B.R.T. der Fall war. Nicht die Abwehrmaßregeln Englands sind es gewesen, sondern die verbandsfreundliche Haltung der Vereinigten Staaten, welche die Ergebnisse des Unterseehandelskriegs ungünstig beeinflußt haben. Mit den feindlichen Listen, wie Flaggenmißbrauch, mit den Geschützen, Fangnetzen, Suchgerät schleppenden Fischdampfern und Minensperren, hatten die Kommandanten gelernt, sich abzufinden; gegen staatsmännische Hemmungen waren sie machtlos. Von der deutschen Bucht aus hatte sie ihre Fahrten um die großbritannischen Inseln, durch die stürmische Biskaia, die Straße von Gibraltar bis in das östliche Mittelmeer und darüber hinaus durch die türkischen Meerengen bis in den Pontus Euxinus ausgedehnt. Nicht nur gegen Schiffe, sondern auch gegen feindliche Befestigungen hatten ihre Geschütze gebrüllt, wertvolle Kriegsindustrieanlagen hatten ihre Granaten in Trümmer gelegt.

In der Nacht zum 27. Februar 1916 versenkte ein U-Boot vor Le Havre zwei französische Hilfsdampfer und ein anderes, in die Themsemündung eingedrungenes, einen bewaffneten britischen Wachtdampfer.

In der Nacht zum 16. März war der holländische Passagierdampfer „Tubantia“ an der holländischen Küste durch eine äußere Explosion leck geschlagen worden und gesunken. Die deutschen Tauchboote wurden verdächtigt, das Schiff torpediert zu haben. Diese Beschuldigung stützte sich darauf, daß Taucher im Innern des Dampfers Sprengstücke eines Torpedos gefunden hatten, von denen festgestellt wurde, daß sie von einem deutschen unterseeischen Geschoß herrührten. Die von den deutschen Marinebehörden eingeleitete Untersuchung konnte feststellen, daß der Torpedo Nr. 2033 am 6. März um 4 Uhr 43 Min. etwa 4 Seemeilen nordöstlich von Nordhinder Feuerschiff gegen einen britischen Zerstörer abgeschossen worden war, ohne zu treffen. Dieser Torpedo war von keinem deutschen Unterseeboot oder anderm Kriegsfahrzeug wieder an Bord genommen worden. In der Nacht zum 16. März befand sich in einem Umkreise von 10 Seemeilen von der Unfallstelle kein deutsches Kriegsschiff irgendwelcher Art. Die deutschen Marinebehörden kamen daher zu dem Schluß, daß durch das Versagen einer entsprechenden

Einrichtung an dem Torpedo Nr. 2033 derselbe nach dem Fehlschuß nicht gesunken, sondern in leicht geneigter Lage schwimmen geblieben, und dann dadurch zur Detonation gebracht worden ist, daß die „Tubantia" gegen den Zünder lief. Die deutsche und holländische Regierung kam daraufhin überein, den Fall nach dem Kriege einer internationalen Untersuchungskommission zu unterbreiten.

Zur Beruhigung der öffentlichen Meinung in England veranlaßte die Britische Regierung phantasievolle Artikel in den Zeitungen über die einen Erfolg in sichere Aussicht stellenden Abwehrmaßregeln gegen die deutschen Tauchboote. In Flottillen gegliederte Fischdampfer und Motorboote sollten mit Stahldrahtnetzen von ungeheuerer Länge tätig sein, um die U-Boote einzukreisen und einzufangen. Sie sollten derart verteilt sein, daß, wo immer auch ihr Eingreifen nötig war, sie innerhalb kürzester Frist zur Stelle sein konnten. Die Tätigkeit der deutschen U-Boote brachte es mit sich, daß ihre Anwesenheit und der Ort, an dem sie sich augenblicklich befanden, leicht festzustellen war. Wurde eines von ihnen bemerkt, so wurde es nach einer Landzentrale gemeldet, welche dann der Flottille, die unter den jeweiligen Verhältnissen am günstigsten in Bereitschaft lag, entsprechenden Befehl gab. Die Aufgabe der betreffenden Flottille war dann, das U-Boot mit ihrem Schleppnetz einzukreisen. Versuchte das Boot, das Netz zu durchbrechen, so meldeten selbsttätige Vorrichtungen an demselben den Ort, an dem das Boot an das Netz gelaufen war. Eines der zwischen den Netzdampfern fahrenden Motorboote preschte dann dort hin und ließ Wasserbomben fallen, deren Detonation das Tauchboot leck schlug und zum Sinken brachte. Der Berichterstatter teilte mit, daß die Schaffung dieses Korps natürlich geraume Zeit beansprucht habe. Als ihm die Vernichtung des fünfzigsten U-Boots gelungen war, sei das mit einer kleinen Festlichkeit gefeiert worden. Bei dieser Gelegenheit wurde beschlossen, den Schleier ein wenig zu lüften, der bis dahin über der Einrichtung geruht hatte. So sei auch dem Berichterstatter möglich geworden, die ganze Art des Vorgehens kennen zu lernen, die in Tätigkeit begriffenen Flottillen bei der Arbeit zu studieren und den Zeitungen darüber zu berichten. Es folgten dann seine Erlebnisse auf einem Netzdampfer, dessen Führer ihm schmunzelnd erzählt, daß er an diesem Tage sein viertes U-Boot vernichtet, aber Grund zu der Befürchtung habe, daß er damit keinen Rekord schaffe. Ein zweiter Artikel brachte eine Blumenlese von Bestialitäten deutscher U-Boot-Kommandanten und schloß damit, daß die durch die deutschen Tauchboote drohende Gefahr als für immer beseitigt angesehen werden dürfte. Überall, wo sich deutsche Unterseeboote sehen ließen, würde ihnen innerhalb kürzester Zeit das Handwerk gelegt, namentlich auch im Mittelmeer. Die Folge sei, daß, wenn ein U-Boot einen Fischdampfer sichte, es schleunigst das Hafenpanier ergreife. Was daran Wahres ge-

wesen, ist aus den Schilderungen der Kommandanten der deutschen U-Boote ersichtlich, die weiterhin folgen. Eins aber muß festgehalten werden: Die Abwehrmittel wurden mit jedem Monate vermehrt.

In den maßgebenden Kreisen Deutschlands waren die Geister im Frühjahr 1916 über das Für und Wider des Unterseehandelskriegs auseinander geplatzt. Die eine Partei fürchtete, daß Amerika offen auf die Seite der Feinde der Mittelmächte treten werde, falls man Washington nicht zu willen sei, und damit der Verband eine Stärkung in militärischer und wirtschaftlicher Hinsicht erfahren müsse, die sehr bedenklich sei; die andere, tat- und willensstarke, trat für ein Freimachen von der Bevormundung der Regierung der Vereinigten Staaten in Sachen des Unterseehandelskriegs ein, weil dieser Krieg das einzige Mittel sei, um England niederzuzwingen; die Vereinigten Staaten von Amerika ständen tatsächlich schon jetzt auf feindlicher Seite, so daß von ihm in Anbetracht des Fehlens eines Heeres eine wesentliche Vermehrung der feindlichen Machtmittel auch dann nicht zu fürchten sei, wenn es die letzte Maske fallen lasse. Zu dieser Partei gehörte auch der Großadmiral v. Tirpitz, der dem stets einer Verständigung mit allen Feinden geneigten Herrn v. Bethmann-Hollweg unterlag. Der Roon der deutschen Flotte erhielt am 15. März 1916 seinen Abschied.

Am 29. wurde dem Oberleutnant zur Seee, Otto Steinbrink, als rangjüngstem und dritten unter den heldenhaften Kommandanten deutscher U-Boote, der Orden Pour le merite verliehen.

Die den deutschen Unterseebooten auferlegten Beschränkungen beeinflußten die Erfolge des Unterseehandelskriegs in einschneidendster Weise, und so war es eine gewisse Ergänzung desselben, daß eine Gruppe von Unterseeboten verwendungsbereit geworden war, deren Hauptaufgabe das Auslegen von Streuminen bildete. Es sind das die Boote, die als „U C"-Boote bezeichnet werden.

Ein erneuter brutaler diplomatischer Angriff Wilsons erfolgte, als ein deutsches Unterseeboot den französischen Kanaldampfer „Sussex" am 21. März durch einen Torpedo versenkte. Am 27. hatte Lansing den amerikanischen Botschafter in Berlin angewiesen, bei der Deutschen Regierung anzufragen, ob der Angriff auf die „Sussex", auf der sich mehrere amerikanische Bürger als Fahrgäste befunden hätten, und die durch einen unterseeischen Torpedo ohne Warnung versenkt worden sei, von einem deutschen U-Boot ausgegangen sei. „Das Amt erwartet eine sofortige Antwort", schloß die Anweisung. Eine gleichlautende erfolgte am 28. betreffs des englischen Dampfers „Englishman", der am 21., und betreffs des „Manchester Engineer", der am 27. erfolgt war, am 1. April betreffs des Dampfers „Berwind Vale" und „Eagle Point", die am 16., bzw. 28. März versenkt worden waren; auf allen hätten sich Amerikaner befunden. Die vom 10. April datierte deutsche

Antwort stellte fest, daß betreffs von dreien dieser Fälle die Behauptung nicht zutreffe, daß eine warnungslose Versenkung stattgefunden habe, bei „Manchester Engineer" die Angaben für die Anstellung einer Untersuchung nicht ausreichten. Deshalb werde um weitere gebeten. Betreffs der „Sussex" habe sich vorläufig ebenfalls nicht feststellen lassen, ob ein deutsches Unterseeboot in Frage komme; am 24. März habe ein deutsches Unterseeboot zwischen Folkestone und Dieppe allerdings ein Fahrzeug torpediert, das der Kommandant für eine Sloop der „Arabis"-Klasse gehalten habe; es würde auch hier um weitere Angaben gebeten (Anlage 32). In ihrer Antwort drohte die Amerikanische Regierung mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen, wenn die Deutsche Regierung fortfahre, die allgemein anerkannten „Gesetze der Menschlichkeit" unberücksichtigt zu lassen (Anlage 33).

Am 22. April sagte Wilson in einer an den Kongreß gerichteten Adresse, daß Deutschland den Seehandelskrieg gegen seine Feinde trotz des ernsten Einspruchs der Vereinigten Staaten in unbarmherziger Weise führe; ein bezeichnendes Beispiel dafür sei der Angriff auf die „Sussex", der ein Gegenstück zu dem auf die „Lusitania" bilde. Amerika sei durch den Zwang der Umstände zum Wortführer der „Rechte der Menschheit" geworden, und könne nicht stillschweigend zusehen, wie deren Rechte vollständig beiseite geschoben würden. Amerika müsse den Standpunkt einehmen, den er — Wilson — im Vertrauen auf die Billigung und die Unterstützung des Kongresses „im Interesse der Menschlichkeit vertreten habe" (Anlage 34).

Die deutsche Antwort auf diese amerikanische Note, datiert vom 4. Mai, lautet dahin, daß sich die Regierung der Möglichkeit nicht verschließe, daß das von dem Unterseeboot torpedierte Schiff die „Sussex" sein könne. Sie wies die Unterstellung zurück, daß die deutschen U-Boote Schiffe aller Art, Nation und Bestimmung unterschiedlos zerstörten, und begnügte sich mit der Feststellung, wie sie sich im Gebrauch der U-Bootwaffe weitgehende Beschränkungen auferlegt habe, die auch den Feinden Deutschlands zugute kämen. Die deutschen Seestreitkräfte seien angewiesen, den U-Krieg nach den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen der Anhaltung, Durchsuchung und Zerstörung von Handelsschiffen zu führen und mit alleiniger Ausnahme des Handelskriegs gegen die in englischem Kriegsgebiet angetroffenen feindlichen Frachtschiffe. Irrtümer dabei seien im Kriege nicht ganz zu vermeiden. Die Vorschläge der Deutschen Regierung, wie in den nördlichen Gewässern die Gefahren des Seekriegs auf ein Mindestmaß für amerikanische Reisende und Güter zurückzuführen seien, habe die Amerikanische Regierung abgelehnt. Vollständig könne die Deutsche Regierung auf die U-Bootwaffe im Handelskriege nicht verzichten. Auch sie messe den Geboten der Menschlichkeit dieselbe Bedeutung bei, wie die Regierung der Vereinigten Staaten. Nicht die Deutsche, sondern die Britische Regierung führe den Seekrieg unter Miß-

achtung aller üblichen Rechtsnormen. Die Deutsche Regierung bedaure, daß die Amerikaner nicht mit der gleichen Wärme an die Millionen von Frauen und Kinder denken, die unter dem englischen Hungerkriege zu leiden hätten. Für dieses mögliche Empfinden fehle dem deutschen Volk das Verständnis. Zweimal habe die Deutsche Regierung sich zum Frieden bereit erklärt, und es sei nicht ihre Schuld, wenn nach 21monatlicher Kriegsdauer die durch den U-Krieg entstandenen Streitfälle den Frieden zwischen Deutschland und Amerika bedrohten. Sie möchte dem dadurch vorbeugen, daß ihre Seestreitkräfte angewiesen worden seien, den Krieg nach den Grundsätzen des Kreuzerkriegs auch im englischen Kriegsgebiet zu führen. Sollten die Schritte der Amerikanischen Regierung, den Gesetzen der Menschlichkeit bei allen kriegführenden Mächten Geltung zu verschaffen, nicht von Erfolg begleitet sein, so würde die Deutsche Regierung sich einer neuen Sachlage gegenübersehen, für die sie sich volle Freiheit des Handelns vorbehalten müsse (Anlage 35).

Damit war der Tätigkeit der deutschen U-Boote eine neuer Hemmschuh angelegt. Wie derselbe auf die Kommandanten der deutschen Unterseeboote wirkte, ist aus dem weiter unten gegebenen Auszug aus dem Buche „U-Boot gegen U-Boot" von Heino v. Heimburg zu ersehen. In ihrer Antwort vom 10. Mai bestätigte die Amerikanische Regierung das Versprechen der Deutschen, die Politik vom 4. Februar 1915 aufgeben zu wollen, fügte aber hinzu, daß die letzten in dem Schlußpassus der deutschen Note enthaltenen Worte hoffentlich nicht sagen sollten, wie die Deutsche Regierung die Aufrechterhaltung ihrer neuangekündigten Politik von dem Ergebnis der Vorstellungen der Amerikanischen Regierung mit anderen kriegführenden Staaten abhängig mache (Anlage 36).

Um den Handelsverkehr nach Alexandrowsk und Archangelsk zu treffen, waren deutsche Tauchboote auch nach der Murmanküste gesandt worden.

Am 27. April ging an der englischen Ostküste das deutsche Minen-U-Boot „U C" verloren; 1 Offizier, 17 Mann der Besatzung fielen in Kriegsgefangenschaft.

Im April umfaßte die Strecke des U-Boot- und des Minenkriegs 96 Schiffe von 225 000 Tonnen.

Am 23. Mai beschoß ein österreichisch-ungarisches Unterseeboot die Hochöfen von Porto Ferrajo auf Elba und versenkte den italienischen Dampfer „Washington".

Am 21. Juni lief das deutsche Tauchboot „U 35" in Kartagena ein, um Arzneimittel für die in Spanien eingeschlossenen deutschen Krieger aus Kamerun sowie ein Handschreiben des Kaisers an den König von Spanien zu überbringen, in dem der Dank für die freundliche Aufnahme der Kameruner Deutschen zum Ausdruck gebracht wurde. Noch am Abend desselben Tages

lief das Boot wieder aus, durchbrach die Linie der vor dem Hafen versammelten feindlichen Kriegsschiffe, versenkte danach den französischen Dampfer „Hérault", und kehrte unversehrt zu seinem Stützpunkt zurück.

Am 11. Juli vernichteten deutsche Unterseeboote östlich des Firth of Forth drei bewaffnete britische Wachtdampfer, nahmen 16 Mann der Besatzungen gefangen und erbeuteten 1 Geschütz. Ein anderes Tauchboot beschoß ein wichtiges Eisenwerk bei Seaham, nicht aber, wie Reuter meldet, die unverteidigte Stadt.

Im Juli 1916 wurden 74 Schiffe von rund 103 000 T. durch Tauchboote und Minen versenkt.

So unerfreulich das Bild ist, das hier über den Notenwechsel zwischen Berlin und Washington enthüllt werden mußte, so herzerquickend wirken die Bücher, die uns eine Anzahl von Kommandanten deutscher Unterseeboote geschenkt hat. Allen gemeinsam ist eine frische und fröhliche Tatenlust atmende, mit Humor gewürzte, zum Teil großartige Darstellung. Wie wirksam die Abwehrmaßregeln der Briten schon damals gewesen sind, ist in lebendiger und oft packender, nervenerschütternder Weise geschildert. Es sei hingewiesen u. a. auf „U-Bote im Eismeer", dessen Verfasser sich leider nicht genannt hat. Es folgt hier aus diesem Buche ein kurzer Ausschnitt:

Nachdem „U 195" das Schlachtfeld vor dem Skagerrak passiert hat, geht es weiter nördlich. Die düstere Schönheit der nordischen Küsten läßt der Verfasser vor dem Leser vorübergleiten, um auf diesem Hintergrunde das Boot in seiner kriegerischen Tätigkeit vorzuführen. Zuerst erleben wir die Vernichtung eines mit Grubenholz für England bestimmten norwegischen Seglers. Dann wird ein englischer Dampfer der Wilson-Linie gejagt, der sich in die neutralen norwegischen Gewässer zu retten sucht. Vergeblich; denn ein zweites Tauchboot greift ein, das ihm den Weg abgeschnitten hat. Nach einer viertel Stunde sackt er wie ein Stein in die Tiefe. Das Wetter hat sich verschlechtert. Schwer arbeitend steuert das Boot an einem der folgenden Tage nach Osten und trifft ein in Seenot geratenes norwegisches Fischerboot an. Die Insassen werden geborgen, gelabt, und erzählen dann, wie sich ihre Sorgen gesteigert hätten, als sie in dem heransahrenden U-Boot ein deutsches erkannt hätten; von Deutschen hätten sie „eine so selbstlose Handlungsweise nicht erwartet". Nach einiger Zeit wird es möglich, sie an einen passierenden kleinen Küstendampfer abzugeben. Mit heißem Danke verabschieden sich die Geretteten von den „deutschen Barbaren". Als der nördliche Polarkreis passiert wird, weht es schwer aus Nordwest. Regenböen brausen vorüber. Zeitweise ist keine Möglichkeit, Ausguck zu halten. Da ein leiser Stoß! ein Kratzen und Scharren an der Schiffsseite. Ein runder metallischer Körper ist am Boot entlang geschrammt. Hinter ihm leuchtet aus einer hohen Welle ein grünbewachsenes Etwas, eine losgerissene Mine! Dann bessert sich das

Wetter und das Boot gleitet in fast stillem Wasser dahin. Trotz der Kälte kommt alles an Deck, um die herbe frische Luft zu atmen; denn die im Boot ist von allerlei Dünsten unangenehmster Art geschwängert. An den Innenwänden tropft Schweißwasser und durchnäßt auch die Kleidung. Gesichteten norwegischen Fischern wird ausgewichen; wenn auch keine englischen Spione an Bord sein mögen, so würden die Fischer bei ihrer Heimkehr doch sofort zum englischen Konsul laufen, um ihm zu melden, daß deutsche Tauchboote im Eismeer sind. Sie wissen, daß sie für solche Mitteilung gut bezahlt werden. Dann Rauchwolken im Norden! „Klar zum Tauchen!" Es können nur britische Überwachungsschiffe sein. Und richtig; kaum ist das Boot unter Wasser, das Sehrohr „ausgefahren", so blitzt es drüben auf. „Einfahren, Tiefenruder!" Mit höchster Fahrt rasen die Zerstörer heran. 20 m, 30 m; in Sicherheit! Die Schraubengeräusche sind deutlich vernehmbar. Als nach einer Stunde das Sehrohr wieder aus dem Wasser lugt, ist der Horizont rein. Rauchwolken im Süden zeigen, wohin der Feind abgedampft ist. Das Boot taucht auf. Dann die Lofoten und viele, viele Fischer. In der Dunkelheit werden sie umfahren. Man nähert sich dem Jagdgebiet. Eine schwarze Felswand voraus; wie das Horn eines Rhinozerus ragte eine Schroffe zum Himmel: Das Nordkap! Dann wieder Sturm und wilde See mit all dem Ungemach, das solches Wetter für den U-Bootsmann im Gefolge hat. Das Boot rollt wie unsinnig. Alles im Innern ist naß. Das Öl spritzt nach allen Seiten. Den Männern auf dem Turm schneidet die Luft wie mit Messern in die Gesichter; aber es muß Ausguck gehalten werden; also! Mit Nordkurs dampft „U 195" dem immer stärker wehenden Sturm in die Zähne. Strom und Wind suchen es auf die hinter ihm liegenden Granitfelsen zu werfen. Nun Schneetreiben; der Wind flaut ab. Der Kommandant wünscht, seinen Leuten Gelegenheit zu geben, sich nach langem Einatmen des Öldunstes im Boot an der frischen Luft zu erquicken. Die Gesichter röten sich; Wind und Kälte aber treiben den Leuten das Wasser in die Augen. Dabei zeigt das Wasser 5 Grad Wärme; Golfstrom! Nur dank ihm ist hier noch nicht alles in Eis und Schnee erstarrt. Am Abend herrliches Nordlicht und Meeresleuchten. Einen alten norwegischen Kahn läßt „U 195" passieren; er lohnt nicht. Bald darauf aber erscheint ein fetter Bissen, ein großer, weit über die Lademarke befrachteter Dampfer. Ein Geschütz ist auf ihm nicht zu sehen, trotzdem es ein Engländer ist. Er wird angehalten und die Leute sehen an dem Schmunzeln ihres Kommandanten, der die Ladeliste durchblättert, daß der Fang ein guter sein muß. Vergessen sind nun alle Entbehrungen. Noch ehe die bewilligten 15 Minuten abgelaufen sind, ist das Schiff geräumt und einige Sprenggranaten bringen den Dampfer schnell zum Sinken. Das U-Boot schleppt die Schiffsboote bis dicht unter Land. Ein norwegischer Küstendampfer nimmt sie dort auf. Er hat Stockfisch für Alexandrowsk geladen;

Bannware! 250 Tonnen davon muß er werfen. Alles freut sich, auch die Dampferbesatzung, das stinkende Zeug los zu werden. Gerade als das Boot einen großen Dampfer anzuhalten im Begriff steht, hüllt dichter Nebel beide ein. Dicht beieinander müssen sie aneinander vorüber gefahren sein. Während „U 195" langsam östlich dampft, wird plötzlich ein leichter Stoß gespürt und es kann festgestellt werden, wie sich das Boot durch eine Menge Grubenholz schiebt. „Das muß ‚U 196' gemacht haben." Ein F. T.-Ruf bringt beide Boote bei aufklarendem Wetter zusammen. „U 196" hat bereits 6 Dampfer erledigt, vor 3 Stunden einen Holzdampfer. Es stimmt also. Der Kommandant erzählt, daß an der trostlosen Murmanküste bereits voller Winter eingesetzt hat. Beide Kommandanten beschließen einen Überfall auf Alexandrowsk. Es ist schönes Wetter geworden und in dem durch die Ventilatoren gut durchlüfteten Boot ist es abends sehr gemütlich. Das Grammophon spielt die neuesten Operettenmelodien, ein aus einem erstklassigen Berliner Restaurant stammender Koch hat Erbsen und Speck auf künstlerische Weise bereitet. Am nächsten Morgen laufen die Boote mit langsamer Fahrt in den Talomafluß ein. Mehrere Dampfer, Russen, Engländer und Norweger, liegen im Hafen. Auf dem Bahnhof sieht man eine rangierende Lokomotive hin und her fahren. Niemand ahnt Unheil, bis plötzlich die ersten Granaten in die drahtlose Station schlagen und zünden. Der Turm stürzt ein. Dann kommt der Hafen an die Reihe und da werden in erster Linie die Engländer bevorzugt, deren Besatzung in den Booten an Land flüchtet. Das Vergnügen dauert aber nur kurze Zeit; denn schon kommen zwei russische und ein britischer Zerstörer aus dem Hafen gebraust. Zu spät! „U 195" läuft in sicherer Tiefe seewärts ab. Zwei Tage später wird der Überfall wiederholt, dessen man sich sicher nicht gewärtigt hat. Es gilt diesmal hauptsächlich den Speichern, die in Flammen aufgehen. Dem erfrischenden Intermezzo folgten dann wieder Stürme mit all den unbequemen Folgen für die in einem U-Boote wohnenden Menschen. Als es abgeflaut hat, wird ein großer moderner schwer beladener Frachtdampfer erbeutet. Es ist die „Astoria" — 4262 — aus London, von New York nach Archangelsk mit Munition und Sprengstoffen. Am nächsten Morgen folgt ihr die „Yola" — 3533 — von der Elder-Linie aus Liverpool und später am Tage die „Cardiff", die 3500 T. Kohle nach Archangelsk bringen sollte, „Gardepe" — 1633 —, am nächsten Morgen „Inwanhoe" — 2282 — in die Tiefe. Überließe der Kommandant die Schiffsboote, in denen sich die Besatzungen geborgen haben, sich selbst, so würden sie verloren sein; kaum ein Mann versteht, einen Riemen zu gebrauchen. — Über das Eismeer dehnt sich schwarze Nacht. Ruhige See, großartiges Nordlicht. Plötzlich schlägt das Wetter um. Innerhalb kürzester Zeit wühlt schwerer Sturm die See zu brodelndem Gischt. Kurz vor Mitternacht ein Licht voraus! Der rumänische Dampfer „Bistritza" — 3668 — aus Braila, voll-

gestopft mit Munition. Ein greuliches Gemisch drediger, stinkender Kerle sammelt sich auf dem U-Boot, nachdem der Dampfer mit 125 000 Stück 7,5 cm-Granaten, 42 000 Stück 7,5 cm-Kartuschen, 14 Millionen MG-Kartuschen, 200 000 Stück 3,7 cm-Granaten, 300 Stahlbomben, 3600 Stück 12 cm-Granaten und Kartuschen, 1 576 000 Maschinengewehrpatronen, 5000 m Zündschnur, 60 000 Stahlhelmen, 10 000 Gewehren, 100 Maschinengewehren, 20 Stück 5,8 cm-Mörsern, 360 Packzetteln für Maschinengewehre und Munition, 93 verschiedenen Autos, 7 vollkommen ausgerüsteten Sanitätswagen, 2 Flugzeugschuppen, 5 kompletten Luftballons, 883 T. Stahl in Barren, 29 T. Nickel, 8,5 T. Blei, 62 T. Maschinen und Dynamos gesunken ist. Die Besatzung der „Bistritza" wird einem unter der Küste aufkreuzenden kleinen russischen Segler mitgegeben. — Vor dem Sturme lenzend jagt die norwegische Bark „Ivanhoe" dem Weißen Meere zu. „U 195" faßt und versenkt sie, da sie Bannware geladen hat. Die 20 Mann der Besatzung und der Bordhund werden auf das U-Boot genommen, wo die prächtigen Leute gut behandelt werden. Als das Boot sie am nächsten Morgen an der norwegischen Küste landen will, wird es von drei kleinen Dampfern, unter denen auch ein Zerstörer sich befindet, aus neutralem Gebiete heraus meuchlerisch beschossen. Die Norweger stehen starr. Ihretwegen vermeidet der Kommandant den Kampf durch Tauchen. Erst nach zwei Tagen können die unfreiwilligen Gäste in Loswik an Land gesetzt werden.

Trommelfeuer! Wenn es aus Mangel an Nahrung nicht mehr so wie bisher unterhalten werden kann, so hat die 14. U-Bootflottille ihr gut Teil dazu beigetragen.

Über seine Erlebnisse als Kommandant eines kleinen deutschen Unterseeboots im ersten Kriegsjahr hat Oberleutnant z. S. Heino von Heimburg in einem Büchlein „U-Boot gegen U-Boot" *) uns ein wertvolles Andenken geschenkt. Das von ihm geführte Fahrzeug gehörte einer Klasse an, die ihrer plumpen Form wegen den Spottnamen „Occarina" erhalten hatte. Klein in den Abmessungen — es verhielt sich zu einem der neuen Boote wie ein Torpedoboot zu einem Linienschiff — und von nicht eben großer Kampfkraft ist es dem schneidigen jungen Seeoffizier dennoch ein zuverlässiges Kriegswerkzeug geworden. Die Erzählung spielt zu der Zeit, in der Italien noch nicht an Österreich-Ungarn den Krieg erklärt hatte und den Verteidigern der Dardanellen durch U-Boote Hilfe gebracht werden sollte. „U 21" hatte die großen feindlichen Kampfschiffe bereits vertrieben, als Heimburg mit seiner in Pola zusammengesetzten Occarina den Marsch durch das Adriatische Meer nach Süden antrat. Es muß also im Frühjahr 1915 gewesen sein. Im Hafen von Cattaro fand er die Flotte der Doppelmonarchie im Kampf mit

*) Scherl, Berlin 1917.

den auf dem Lowtschen erbauten montenegrinischen Batterien. Nachdem hier die Vorräte aufgefüllt waren, wurde am Abend die Reise fortgesetzt und am nächsten Vormittag die Otrantostraße passiert. Dort patrouillierten italienische Kreuzer. Im östlichen Mittelmeer stürmte es aus Nordwest, und wenn schon schlechtes Wetter auf großen U-Booten nicht zu den Annehmlichkeiten gehört, so ist es auf einer Occarina noch um vieles schlimmer. Heimburg ging des Sturmes wegen südlich um Kreta herum. Dort fand das Boot ruhiges Wasser und konnte seine ausgepumpten Batterien für nötig werdende Unterwasserfahrten aufladen. In einer einsamen Bucht einer allem Verkehr entrückten Insel traf Heimburg mit einer andern Occarina zusammen und beide Kommandanten verständigten sich über die Teilung des Jagdreviers; Heimburg erhielt das östliche Ägäische Meer. Einen mächtigen Kasten mußte er unangetastet lassen; es war ein „Lazarettschiff". Auch ein zweiter zeigte das Rote Kreuz. Dann aber erschien ein großer Passagierdampfer, der hohe Fahrt lief. Infolgedessen mußte ein Torpedo auf sehr bedeutende Entfernung verfeuert werden. Aber das Glück war Heimburg hold, das Schiff wurde hinten getroffen und ging mit dem Heck voran unter. Es war der „Royal Edward",*) ein Schnelldampfer der Canadian Northern von 11 117 Raumtonnen, der 2000 Mann Reserven der 29. britischen Division auf Gallipoli landen sollte. Der eben passierte Lazarettdampfer nahm die in acht Booten befindlichen Überlebenden auf. Erscheinende französische Zerstörer veranlaßten Heimburg in seinen Schlupfwinkel zurückzukehren. Einige Tage später faßte Heimburg den Dampfer „Southland" — 12 018 —, der einem auf 3000 m abgefeuerten Topedo unsern der Mudros-Bay (Torredos) zum Opfer fiel. Bereits zehn Minuten später kamen von dort drei britische Zerstörer und zahlreiche Fischdampfer angesaust; und als sich zu ihnen auch noch ein Flugzeugmutterschiff gesellte, das 5 Maschinen aussetzte, räumte Heimburg das Feld. Mehr als drei Viertel der kanadischen Truppen, die sich auf der „Southland" befunden hatten, sind ums Leben gekommen. Heimburg beabsichtigte, in die Dardanellen einzulaufen. Beim ersten Versuche geriet er in eines der von den Engländern ausgelegten Netze. Mit vieler Mühe und stark mit Wasserbomben beworfen, gelingt es Heimburg schließlich, von dem Netz sich zu befreien, das ihm schließlich auch noch in die Schraube kommt. Der zweite Versuch, in die Dardanellen einzulaufen, war von Erfolg gekrönt. Ein türkischer Lotsenoffizier brachte das Boot durch die Sperren nach Tschanak. Das zweite deutsche Boot lief an demselben Tage ebenfalls ein. Ein britisches U-Boot saß um diese Zeit ganz in der Nähe in einem türkischen Netz. Auf die mittels einer Sprengpatrone übermittelte Einladung tauchte es auf, und die Besatzung ergab sich; das Boot sank. Es führte die Bezeich-

*) Nach Toeche-Mittler ist dieses Schiff am 30. 8., „Southland" am 2. 9. 15 versenkt worden.

nung „E 7". Am nächsten Morgen ging Heimburg nach Konstantinopel. Im Notizbuch des Kommandanten des fast unbeschädigt in türkische Hand gefallenen französischen U-Boots „Turquoise" hatte sich ein Vermerk gefunden, nach dem sich die ins Marmarameer eingedrungenen britischen Tauchboote zu bestimmten Zeiten an einem gewissen Ort mit ihrem französischen Kameraden zu treffen pflegten. Dorthin wurde Heimburg entsandt und es gelang ihm, ein beim Stelldichein liegendes britisches Tauchboot zu torpedieren. Der Kommandant und 8 Mann wurden gerettet. Dieses Boot befand sich bereits seit einer Woche im Marmarameer und sollte noch ebenso lange dort bleiben. Es wurde schon berichtet, daß sie von einem verbandfreundlichen, sehr hochstehenden Türken mit dem ihnen Nötigen versorgt worden waren. Heimburg wurde darauf ins Schwarze Meer geschickt. Vor Zunguldak war er Zeuge, wie ein russisches U-Boot von Fliegern versenkt wurde. Er fuhr darauf nach der schönen Küste der Krim und versenkte dort einen kleineren mit Zucker beladenen russischen Dampfer mit Sprengpatronen. Ein etwas später erscheinender Dampfer versuchte, das Boot niederzurennen. Erst als er starkes Feuer aus kürzester Entfernung erhalten und blutige Verluste erlitten hatte, stoppte er und führte drei Boote zu Wasser. Er wurde versenkt. Die Signalstation auf Kap Tarkan wurde in Brand geschossen. Auf der Heimfahrt nach dem Bosporus wurde Heimburg von einem Tauchboot mit einem Torpedo angegriffen, der dicht hinter dem Heck vorbeilief. In Konstantinopel erfuhr Heimburg, daß er in die Heimat beurlaubt sei. Als dieser abgelaufen war, erhielt er ein schönes, neues und großes Tauchboot, mit dem er abermals ins Mittelmeer ging. Unterwegs verbrannte er eine alte russische Bark mit einer Holzladung. Als Heimburg die Straße von Gibraltar passiert hatte, traf er einen großen bewaffneten Dampfer und — mußte ihn ziehen lassen.

„Keine 400 m entfernt fährt er vorbei", schreibt Heimburg, „das schönste Ziel, das man sich wünschen kann; aber . . . man darf ja nicht! . . . so heißt es also die Zähne zusammenbeißen und ruhig zusehen, wie der ‚harmlose' Frachtdampfer weiter und weiter fährt, bis er unter der Kimm verschwindet. Schade! . . ." Und: „Im Mittelmeer begann unsere eigentliche Tätigkeit gegen Truppen- und Materialtransporte. Es ist nicht gerade leicht, sie unter den zahlreichen andern Schiffen herauszufinden. Nicht jeder große Passagierdampfer hat Truppen an Bord, mancher aber befördert unter seinen Fahrgästen einen oder mehrere Amerikaner, denen doch kein Haar gekrümmt werden soll. Und merkwürdigerweise sind stets auf den wertvollsten Schiffen, auch wenn sie sich zur Beförderung von Personen nicht eignen, immer diese Amerikaner als Schild vorhanden. Wie oft hatte ich mich in den ersten Tagen unter Wasser an schöne dicke Dampfer herangepirscht, in der Hoffnung, auf ihnen Soldaten zu entdecken! Es war vielleicht nur Zufall, daß gerade keiner an Deck war — ich mußte sie laufen lassen." Und: „Gegen abend kam uns

wieder einer von den Kerls, die aus dem oder jenem Grunde nicht angegriffen werden durften, vor das Rohr, und wir mußten ihn traurigen Herzens ziehen lassen. Ein Auftauchen oder eine Warnung war nicht gut möglich, weil er sein sogenanntes ‚Verteidigungsgeschütz' klar zum Feuern hatte. Zwei Jahre waren es jetzt schon, die wir uns ärgerten, daß gerade wir das nicht sollten oder jenes nicht durften, während den feindlichen U-Booten in der Adria und in der Ostsee niemals Beschränkungen auferlegt worden waren. Die schossen rücksichtslos ab, was ihnen vor das Rohr kam; nur wir durften das nicht! Einem Kameraden war die ‚Mauretania' und die noch größere ‚Aquitania' so bequem zum Schuß gekommen, daß sie gar nicht verfehlt werden konnten; aber neben den Tausenden von Tonnen von Munition war vielleicht auch ein gemieteter amerikanischer Passagier an Bord, über dessen frühes Ende man ‚drüben' in Wehgeschrei ausbrach! Und warne mal einer ein Schiff, das, sobald sich nur das Sehrohr zeigt, ein wüstes Schnellfeuer darauf richtet."

Damit war jedes feindliche Handelsschiff gegen den Angriff eines deutschen Tauchboots gesichert, wenn es sich irgendeinen amerikanischen Bummler als „Schutzengel" mitnahm.

Nach Ablauf einer Woche kam ein als Transportdampfer nicht zu verkennender großer Dampfer zum Schuß. Er wurde gut getroffen und sank nach zehn Minuten. Einer der von Heimburg Geretteten, der zweite Offizier, erzählte, daß der französische Dampfer eine Besatzung von 60 Mann und 24, darunter auch höhere, Offiziere an Bord gehabt habe, die von Saloniki nach Marseille beurlaubt waren. Vor La Valetta (Malta) sandte Heimburg einen englischen Dampfer in die Tiefe. Alsbald machten sich Zerstörer, etwa zehn Fischdampfer mit ihren U-Boot-Suchapparaten, Minen- und Netzleger auf den Weg. Auch Flieger stiegen auf. Da aber etwas See stand, versagten letztere. Am nächsten Tage wurde ein Transportdampfer torpediert, der so langsam sank, daß die gesamte Besatzung — meist Inder und Laskaren — in die Boote gehen konnte. Einige Stunden später folgte ihm ein anderer Transportdampfer auf den Meeresgrund. Es war um 10 Uhr abends am 31. Dezember 1915, und so ist anzunehmen, daß der Wunsch des Kapitäns des zuletzt versenkten Dampfers in Erfüllung gegangen ist, der nämlich, daß sein Schiff das letzte in diesem Jahre vernichtete sein möge.

Dramatisch am bewegtesten und packendsten ist das Buch „U 202" *) des Kapitänleutnants Frh. Spiegel von und zu Peckelsheim, das eine Kreuzfahrt vom 12. bis 30. April 19 . . schildert. Mit Kurs Nordwest geht es bei schönem Wetter hinaus. Ein Dampfer wird verfolgt und mit Artillerie angehalten. Nachdem die Besatzung das Schiff verlassen hat, verschwinden mit

*) Scherl, G. m. b. H., Berlin.

ihm 4000 T. Reis in den grünen Fluten der Nordsee. Es folgte eine Fahrt in rabenfinsterer Nacht, auf der man feindlichen Zerstörern fast in die Arme gelaufen wäre, wenn nicht gerade noch im letzten Augenblick Lichtsignale sie verraten hätten. Noch fünfmal muß in dieser Nacht der Kommandant auf den Turm, weil Schiffe gesichtet werden. Von 5 Uhr an blieb er oben. Drei Minuten nach 6 Uhr erblickt er einen Schatten und erkennt einen großen Zerstörer. „Schnelltauchen." Auch dieser hat das U-Boot gesichtet und schießt sich ein. Die Sekunden scheinen sich zu Stunden zu dehnen, bis eine Wassertiefe von 14 m erreicht, das Boot als gerettet anzusehen ist. Man kann deutlich hören, wie der Verfolger über das U-Boot fortfährt. Nach einiger Zeit beschließt der Kommandant, wieder aufzutauchen. Die kritische Zeit ist dabei der Übergang aus der Tiefe, in der alle Schiffe unbeschadet über das Boot wegfahren können, bis zu derjenigen, wo das Sehrohr aus dem Wasser steigt. Wenn diese Spanne sich nähert, wird deshalb nach Schraubengeräuschen gehorcht. Diesmal war nichts von einem Schiffe zu sehen. Auch kein Fischdampfer mit ihren Suchleinen und Sprenggeräten, denen die U-Boote gern aus dem Wege gehen (siehe S. 263). Nach einiger Zeit erscheint eine Rauchwolke in Nordwest, die sofort angesteuert wird und aus der sich ein großer mit hoher Fahrt westlich steuernder Dampfer löst. „U 202" bleibt untergetaucht, als das Sehrohr erkennen läßt, daß der Dampfer mit schwerem Geschütz bewaffnet ist. Quer zu dessen Kurse schleicht sich das Boot an, indem der Kommandant nur auf Augenblicke das Sehrohr ausfahren läßt. Er schätzt die Geschwindigkeit seines Wildes auf 16 Kn. Als man so weit an den Dampfer herangekommen ist, daß es möglich wird, Einzelheiten zu erkennen, kann festgestellt werden, daß er mit Pferden beladen ist. Hinter dem zweiten Schornstein wird er getroffen und es folgt die grausige Szene des Untergangs, der durch eine Kesselexplosion noch beschleunigt wird. Während der Kommandant beratschlagt, was er den in drei flott gemachten Booten befindlichen Schiffbrüchigen an Proviant mitgeben kann, werden eine Reihe von Rauchsäulen am Horizont gesichtet. Und bald darauf ist auch nach Süden hin eine gleiche Beobachtung zu machen. Frh. v. Spiegel begreift, daß eine „Mahalla" *) im Anzuge ist, um „U 202" einzukreisen. Er verweist die Boote auf die gesichteten Dampfer, taucht und entrinnt mit knapper Not dem Verderben. Dann legt er sein U-Boot auf den Meeresgrund, um der Besatzung eine ruhige Nacht zu sichern; denn der nächste Tag wird schwer. Es handelt sich um ein Durchfahren zweier feindlicher Minensperren, von denen die westliche durch Zerstörer bewacht wird. Stürmischer Wind mit schweren Regenböen erschwert das Unternehmen und bringt das U-Boot in höchste Gefahr. In unsichtigem Wetter strandet es und entrinnt nur wie durch ein

*) Ostafrikanische Bezeichnung für „Bewaffnete Macht", hier übertragen auf Zerstörer und Fischdampfer mit U-Boot-Suchgerät.

Wunder der Vernichtung. Kaum wieder flott, läuft es in ein Netz, in dem Minen eingeflochten sind. Eine von diesen detoniert, ohne das Boot leck zu schlagen; nur die Besatzung ist für kurze Zeit betäubt. Nachdem „U 202" das Netz zerrissen hat und weiter fährt, sieht es sich von einem französischen Zerstörer verfolgt, der sich immer 200 m hinter ihm hält. Alle Haken, die das Boot schlägt, können ihn nicht irre führen. Erst nach Eintritt der Dunkelheit wird es möglich, ihn abzuschütteln. Nach einer unruhigen Nacht auf felsigem Grunde taucht „U 202" auf; und der dämmernde Morgen bringt die Lösung des Rätsels. Das Boot hatte einen Teil des Netzes mitgenommen und eine armdicke Korkleine, die den oberen Teil desselben schwimmend erhielt, hinter sich her geschleppt. Ihr war der Zerstörer gefolgt. Nachdem „U 202" von dem Hindernis befreit ist, geht es weiter nach Westen. Auf dieser Fahrt wird ein mit den Abzeichen des Roten Kreuzes versehener großer Dampfer passiert und es ist möglich, zu erkennen, daß es von vorn bis hinten mit Geschützen, Protzen, Pferden und Soldaten beladen ist. Es ist bei der hohen Fahrt, die das „Lazarettschiff" läuft, nicht mehr möglich, zum Angriff auf dasselbe zu gelangen. An der Oberfläche fahrend dampft „U 202" hierauf nach Süden. Aus einem verfolgenden Fischdampfer wird bald der Verfolgte, der nur durch das Eingreifen anderer davor bewahrt wird, ganz zusammengeschossen zu werden. Am nächsten Mittag wird ein großer französischer Segler versenkt. „U 202" scheppt die Schiffsboote in Richtung auf die französische Westküste, als das Erscheinen eines englischen Vollschiffs den Kommandanten veranlaßt, sie loszuwerfen. Vor dem englischen Segler liegt ein großer Seeschlepper, der von dem mächtigen Vollschiff bereits eine Schlepptrosse erhalten hat. Spiegel läuft längsseit und befiehlt ihm, die Besatzung des Seglers an Bord zu nehmen. Der Kapitän des Schleppers stellt sich zuerst schwerhörig, scheint aber gehorchen zu wollen, als eine Büchsenkugel in seiner Nähe über die Kommandobrücke gepfiffen ist. Er wirft die Schlepplleine los; statt aber nach links, dreht er mit Volldampf anspringend auf das U-Boot zu. Nur der Umstand, daß eine Gewehrkugel den Mann am Ruder trifft, der im Fallen das Steuerrad herumreißt, läßt den heimtückischen Überfall scheitern. Die „Ormea", so hieß der Dampfer, ergriff dann die Flucht; man ließ ihn laufen. Der Segler wurde versenkt, nachdem ihn die Besatzung verlassen hatte. Wieder wäre dem Deutschen seine Menschlichkeit beinahe verhängnisvoll geworden. Damit hatte die Kreuzfahrt von „U 202" den Höhepunkt überschritten. Nachdem Torpedos und Geschützmunition bis auf einen kleinen Rest verschossen, noch eine Reihe von Schiffen vernichtet worden war, trat das Boot nördlich um Schottland herum die Heimreise an und gelangte nach einem schweren Sturm glücklich nach der Jade.

Alle diese Erzählungen haben gemeinsam, daß sie von dem gleichen fröhlichen Wagemut durchleuchtet sind. Das Leben auf den Unterseebooten wird in

anschaulichster Weise vorgeführt. Meisterhaft sind die Schilderungen der Natur, meisterhaft auch die der Personen mit ihrem Fühlen und Denken. Diese Bücher sind überaus wertvolle Denksteine für das Empfinden und den Geist, der die Besatzungen der deutschen Unterseeboote auf ihren von tausend Gefahren begleiteten Kreuzfahrten beseelte. Das ist der Grund, weshalb hier auf sie hingewiesen worden ist.

Im Juli 1916 wurden 74 Schiffe mit 103 000 B.R.T. durch U-Boote und Minen vernichtet.

Trotz der Hemmungen, die der Unterseehandelskrieg im zweiten Kriegsjahre erfuhr, waren seine Ergebnisse doch wesentlich größer als im ersten; sie betrugen in den europäischen Gewässern 677 Schiffe von 425 984 B.R.T. Von diesen wurden vernichtet:

1. durch U-Boote:

393 Dampfer usw. von	1 171 230 B.R.T.
117 Fischereifahrzeuge von	12 504 „
510 Schiffe von	1 183 839 B.R.T.

2. durch Minen:

109 Dampfer usw. von	222 084 B.R.T.
39 Fischereifahrzeuge von	5 678 „
148 Schiffe von	227 762 B.R.T.

3. durch andere Ursachen:

14 Dampfer usw. von	13 513 B.R.T.
5 Fischereifahrzeuge von	870 „
19 Schiffe von	14 383 B.R.T.

4. zusammen:

516 Dampfer usw. von	1 406 827 B.R.T.
161 Fischereifahrzeuge von	19 157 „
677 Schiffe von	1 425 984 B.R.T.

Dazu durch deutsche Kreuzer im Auslande aufgebracht oder versenkt:

15 Schiffe von 57 835 B.R.T.; also zusammen: 692 Schiffe von 1 483 984 B.R.T.

Davon waren englisch 491 Schiffe von 1 129 555 B.R.T.

Auch die Verluste der Kriegsflotten waren beträchtlich, die der britischen in erster Reihe infolge der Seeschlacht vor dem Skagerrak. Es verloren an:

	1. Kriegsschiffen			2. Hilfskreuzern		
England	70 Einheiten	v. 290 094	B.R.T.	14 Einheiten	v. 39 857	B.R.T.
Frankreich	11 „	„ 9 795	„	3 „	„ 15 553	„
Italien	7 „	„ 15 240	„	6 „	„ 13 009	„
Rußland	8 „	„ 3 925	„	1 „	„ 2 000	„
Japan	1 „	„ 410	„	— „	„ —	„
Zusammen	97 Einheiten	v. 319 464	B.R.T.	24 Einheiten	v. 70 419	B.R.T.

Die britischen Kriegsschiffsverluste während der ersten beiden Kriegsjahre betragen mit 118 Einheiten von 544 904 T. rund ein Viertel der Tonnage, die die britische Kriegsflotte bei Kriegsbeginn an verwendungsbereitem Material besaß. Zum Vergleich sei erwähnt, daß die japanische Flotte nur um ein Geringes größer war, als diese Verlustsumme betrug, nämlich 558 560 T.

Nach Schiffsklassen verloren:

England 11 Linienschiffe, 17 Panzerkreuzer, 11 kleine Kreuzer, 11 Kanonenboote usw., 45 Zerstörer usw., 23 U-Boote, 20 Handelskreuzer.

Frankreich 1 Linienschiff, 2 Panzerkreuzer, 4 Kanonenboote, 11 Zerstörer, 8 U-Boote, 3 Handelskreuzer.

Italien 1 Linienschiff, 2 Panzerkreuzer, 6 Zerstörer, 5 U-Boote, 5 Handelskreuzer.

Rußland 1 Panzerkreuzer, 1 kleinen Kreuzer, 9 Kanonenboote, 3 Zerstörer, 3 U-Boote, 1 Handelskreuzer.

Japan 1 kleinen Kreuzer, 3 Zerstörer.

Zusammen: 13 Linienschiffe, 22 Panzerkreuzer, 13 kleine Kreuzer, 24 Kanonenboote, 68 Zerstörer, 39 U-Boote, 29 Handelskreuzer.

An Handelsschiffen wurden in den ersten beiden Kriegsjahren vernichtet	2 287 383	B.R.T.
Zu ihnen gehören aber auch die Hilfskreuzer usw., da sie der Kauffahrtei entnommen sind, mit	123 728	„
sowie sonstige Schiffe — ein englisches (1862), ein italienisches (412 B.R.T.) — mit	2 274	„
Ferner in deutschen und österreichisch-ungarischen Häfen bei Kriegsbeginn beschlagnahmt	196 600	„
Im bisherigen Verlauf des Kriegs gemachte Prisen .	4 400	„
Von März bis Juli 1915 nachträglich als versenkt gemeldet	147 067	„
Der Gesamtausfall an feindl. Handelsschiffsraum ist also	2 770 452	B.R.T.
Davon englisch mindestens	2 200 000	B.R.T.

42 v. H. des englischen Schiffsraums waren für britische militärische Zwecke, 10 v. H *) für Zwecke der Verbündeten beschlagnahmt. Es blieben für den freien Handelsverkehr Englands nicht ganz 10 Millionen B.R.T. verfügbar. Dabei ist der Zuwachs der englischen Tonnage durch Neubauten nicht berücksichtigt, aber ebensowenig der Abgang durch Seeunfälle und Verschleiß.

*) Nach Angabe des Ersten Lord der Admiralität Balfour am 5. September 1916.

Die Kolonien

Zu den Seeinteressen eines Reichs gehören neben Seehandel, Seefischerei, Ein- und Ausfuhr seine Kolonien. Deshalb würde es eine Lücke bedeuten, wenn dieses Werk die Schicksale der deutschen Kolonien im Weltkriege nicht berührte.

Der wertvollste Teil der deutschen Kolonien liegt in Afrika: im Westen Togo, Kamerun und Südwestafrika, im Osten Deutsch-Ostafrika. Außerdem in der Südsee Neuguinea, eine Anzahl größerer und kleiner Inseln des Bismarckarchipels, die Marianen, Karolinen, Marschallinseln, die Inseln Upolu und Sawai der Samoagruppe. Über das Schicksal der Marinekolonie Kiautschau mit Tsingtau ist bereits berichtet worden.

Gelegentlich der Gründung des Kongostaats im Jahre 1885 war von allen Mächten Europas und den Vereinigten Staaten von Amerika vereinbart worden, das gesamte Kongobecken, das sich diesem nach Osten anschließende Gebiet zwischen der Sambesimündung und dem 5. Grade nördlicher Breite sowie die südöstliche Hälfte von Kamerun als neutral zu erklären. Im Artikel 11 der Kongoakte haben sich die vertragschließenden Mächte verpflichtet, falls sie in kriegerische Verwicklungen geraten sollten, Feindseligkeiten nicht auf diese Gebiete auszudehnen, diese auch nicht als Stützpunkte für kriegerische Unternehmungen zu benutzen. Die diesem Abkommen zugrunde liegende Absicht war, das von räuberischen Negerrassen bevölkerte mittlere Afrika vor der Wiederkehr von Greueln zu bewahren, wie sie sich auf dem Boden des nordamerikanischen Festlandes während der englisch-französischen Kriege des achtzehnten Jahrhunderts zugetragen haben, Greuel, durch die sowohl das Ansehen der weißen Rasse wie auch in langjähriger Arbeit geschaffene Kulturwerte für Menschenalter vernichtet worden waren.

Das damit in Kriegszeiten unbeteiligt zu betrachtende Gebiet schloß auch Deutsch-Ostafrika ein, und dementsprechend hatte Deutschland beim Ausbruch des Weltkriegs die Vermittlung der Vereinigten Staaten angerufen, um die Anerkennung der Neutralität dieser Kolonie und Südkameruns durch die Verbandmächte herbeizuführen. Großbritannien setzte sich über diese feier-

lich geſchloſſenen Verträge mit genau derſelben Nichtachtung hinweg wie über jene, die die Neutralität des Suezkanals zu ſichern beſtimmt waren. Frankreich war zunächſt für einen belgiſchen Antrag eingetreten, der dasſelbe für den Kongoſtaat erſtrebte, was Deutſchland für ſeine mittelafrikaniſchen Beſitzungen erreichen wollte, gab dieſe Stellung jedoch auf den Einſpruch Englands auf, das erklärte, es handle ſich darum, Deutſchland zu ſchädigen, ihm auch dieſe Kolonien wegzunehmen, ſo daß infolgedeſſen von ihrer Neutraliſierung keine Rede ſein könne. Herr Woodrow Wilſon aber ſpielte von Anfang an das Spiel der britiſchen Regierung und eignete ſich deshalb zu einem Vermittler zwiſchen Deutſchland und Großbritannien wie der Eſel zum Lauteſchlagen. Es iſt dies ein weiterer Beweis dafür — falls es eines ſolchen noch bedarf —, daß abgeſchloſſene Verträge von England nur ſo lange gehalten werden, als ſie für ſeine jeweiligen Belange von Wert ſind, daß ſie aber nichts anderes ſind als wertloſe Fetzen Papier, ſobald ſie den engliſchen Welteroberungsplänen ſich als hinderlich erweiſen. Deshalb hat auch eine „Verſtändigung“ mit England, wenn ſie ſich nur auf Verträge ſtützt, *keinerlei Wert, ſondern nur, wenn ſie auf wirklichen Machtmitteln beruht*, was denen nicht oft genug wiederholt werden kann, die trotz aller Lehren der Geſchichte dem Irrwahn ſolcher Abmachungen nachjagen.

Seiner urſprünglichen räuberiſchen Abſicht entſprechend, eröffnete Großbritannien ſofort die Feindſeligkeiten auch gegen die deutſchen Beſitzungen in Mittelafrika; und Frankreich ſchloß ſich ſeinem Vorgehen an. Offene Küſtenſtädte in Oſt und Weſt wurden von britiſchen und franzöſiſchen Kriegsſchiffen bombardiert, deutſche Stationen im Innern überfallen, deutſche Kauffahrer in den Häfen der völkerrechtlich als unbeteiligt anzuſehenden Gebiete als gute Priſen weggeführt oder verſenkt. Die deutſchen Anſiedler, die in der ihrem Volke eignen Weltfremdheit mit der durch das Völkerrecht gewährleiſteten Sicherheit des Lebens und Eigentums von Privatperſonen rechnete und deshalb auf ihren Beſitzungen geblieben waren, ſahen ſich ſchnell eines Beſſeren belehrt.

In raſcher Reihenfolge ſind die deutſchen Kolonien in der Südſee, die Marianen, Karolinen und die Atolle des Marſchallarchipels in die Hand der Japaner, Neuguinea und die Bismarckinſelwolke in die der Auſtralier, Upolu in die der Neuſeeländer, Deutſch-Südweſtafrika in die der Südafrikaniſchen Union, Togo und Kamerun — letzteres nach heldenhaftem Widerſtande — in die von Engländern und Franzoſen gefallen. Auch Deutſch-Oſtafrika ſah ſich kurz nach Kriegsausbruch von britiſchen Kräften von Land und See angegriffen. Alles das geſchah nach einem einheitlichen Plan, der nicht von heute auf morgen feſtzulegen war und erkennen läßt, daß darüber ſeit Jahren Verhandlungen gepflogen und Abmachungen feſtgelegt ſein müſſen, daß es

sich um ein wohl vorbereitetes Spiel mit schon vor dem Kriege verteilten Rollen gehandelt hat. Wiederum eine Tatsache mehr, die den Nachweis bringt, wie die Behauptung eines deutschen Arbeiterführers im Reichstage zu werten ist, daß der Weltkrieg in Berlin angezettelt worden sei. Sehr treffend schrieb der schwedische Professor Rudolf Kjellén darüber im Juli 1918: Deutschland ist der Überfallene. „Für jeden, der unbeeinflußt denken kann, steht dieser Umstand selbstverständlich seit dem Beginne des Kriegs fest. Wenn wir einen Mann im Kampfe gegen fünf oder zehn andere sehen, so ist es nicht wahrscheinlich, ja gar nicht möglich, daß er es war, der den Kampf begann. Vor diesem einfachen Situationsbilde fällt der ganze Babelsturmstreit aller Advokaten zusammen, welche die Entente auf diesen Punkt dressiert hat."

Togo

Von den deutschen Kolonien war Togo diejenige, die vielleicht am schwersten zu verteidigen war. Bei einer Küstenausdehnung von etwa 60 km dehnt sich ihr Gebiet ungefähr zehnmal so weit ins Innere nach Norden aus, während in ostwestlicher Richtung seine Breite durchschnittlich etwa 200 km erreicht. So bildet sie einen schmalen zwischen dem französischen Dahomey und der britischen Goldküste eingeengten Landstreifen ohne natürliche Grenzen. Dem stellvertretenden Gouverneur, Major a. D. v. Doering, stand an militärischen Machtmitteln eine kleine Polizeitruppe zur Verfügung, die durch eingezogene wehrpflichtige Deutsche auf höchstens 400 Köpfe zu bringen war.

Bereits drei Tage nach der englischen Kriegserklärung, am 8. August 1914, erschien vor Lome ein britischer Kreuzer, unter dessen Schutz ein von der englischen Goldküste kommender Truppentransport gelandet wurde. Die Franzosen bemächtigten sich der zweitgrößten Küstenstadt Anecho. Da Major v. Doering die bewaffnete Macht bei Kamina zusammengezogen hatte, um die dort befindliche Großstation für drahtlose Fernschrift möglichst lange zu schützen, so erfolgte bei der Landung der feindlichen Truppen kein Widerstand. Der Gouverneur hatte auch befohlen, alles vorhandene Kriegsmaterial und den Wagenpark der Eisenbahnlinie Lome—Atakpame ebenfalls nach Kamina zurückzuziehen und alle Brücken der Eisenbahnlinie zu sprengen. Es ist jedoch nur möglich gewesen, einen Teil der Wagen ins Innere zu bergen, da der Feind zu schnell erschien.

Die Engländer hatten die Stadt Lome und einen 120 km breiten Streifen landeinwärts als britischen Besitz und als unter Kriegsrecht stehend erklärt. Hierbei wurde feierlich versprochen, die Ordnung aufrecht erhalten, das Privateigentum schützen zu wollen. Wenige Tage später überschritten französische Truppen den Grenzfluß Mono bei Tokpli und besetzten die

Landschaft Sagada. Am 14. August warf eine deutsche Streife unter Leutnant d. R. Dr. Sengmüller die Franzosen bei Chachue zurück, und fügte ihnen einen Verlust von 3 Toten und mehreren Verwundeten zu. Eine andere deutsche Abteilung unter Führung des Veterinäroffiziers Sommerfeld bestand ein siegreiches Gefecht gegen Franzosen bei Basilo, in dem die Deutschen keine Verluste hatten, während ihre Gegner einen Weißen und zwei Farbige liegen ließen.

Die Engländer gingen an der nach Palime—Misahöhe führenden Westbahn nach Norden vor, und hatten bis zum 15. Noepe, Assahun und Tsewie besetzt. Sie erschienen dann in der Landschaft Ho und gaben bekannt, daß ihnen starke Streitkräfte folgten. Die von Major v. Doering angeordneten Vorstöße hatten den Zweck, die Einnahme von Kamina zu verzögern und die F. T.-Station möglichst lange in Betrieb zu erhalten, durch die der ganze deutsche Westen Afrikas mit der Großstation Nauen verbunden war. Am 15. kam es bei Agbeluwoë und am 22. am Chraflusse zu Gefechten. Der hier angesetzte deutsche Angriff ist sehr heftig gewesen; je ein britischer und ein französischer Offizier wurden getötet, 25 Farbige fielen oder wurden außer Gefecht gesetzt. Am 24. hielt Hauptmann Mans die Stellung am Chra viele Stunden hindurch gegen eine große feindliche Übermacht, die auch über starke Artillerie verfügte. Die Meldungen über diese Vorgänge waren die letzten, die durch die Großstation Kamina nach Nauen übermittelt worden sind. Der erdrückenden feindlichen Übermacht gegenüber sahen sich die deutschen Streitkräfte gezwungen, zurückzugehen, und die weiteren Geschehnisse haben sich dann in schneller Folge entwickelt. Über die Ereignisse scheinen am zuverlässigsten die vom Reichskolonialamt veröffentlichten Berichte eines seit langen Jahren in Togo tätigen Pflanzers. Dort heißt es: Geheimrat v. Doering hatte es den Verheirateten anheimgestellt, in Lome zu bleiben. Davon machten etwa 25 Familien Gebrauch. Zur Übergabe der Stadt blieben ferner in Lome der Bezirksamtmann Clausnitzer und zwei Sekretäre. Von diesen Personen sind am 9. und 10. mehrere Ehepaare und einzelne Kaufleute nach Accra, Secondi-Kumassi unter der Beschuldigung in englische Gefangenschaft abgeführt worden, den deutschen Truppen Nachrichten übermittelt zu haben. Die Polizeitruppe war nach Kamina, die zuerst dem Rittmeister v. Roebern, später dem Leutnant Fräuelin unterstellte Europäerkompagnie nach Atakpame gelegt. Inzwischen hatte der Feind Lome besetzt, und es wurde gemeldet, daß er auf Kamina marschiere. Um die F. T.-Nebenstation Togblekose nicht unversehrt in Feindes Hand fallen zu lassen, wurde der Turm von Leutnant d. R. Laverenz umgelegt, die Maschinen unbrauchbar gemacht. Auf der Rückfahrt wurde die Brücke über den Sio gesprengt. Nach einigen Tagen wurde bekannt, daß die Engländer Schienen aus Lagos bekommen hätten, und damit beschäftigt seien, die Brücke über den

Sio wieder fahrbar zu machen. Sie benutzten außerdem die in Lome zurückgebliebenen Lokomotiven und Eisenbahnwagen, um Truppen zu befördern. Hauptmann Pfähler wurde mit 4 Reserveoffizieren, mehreren Europäern und zwei Kompagnien Farbiger mit einem Eisenbahnzuge nach der Station Agbeluwoë geschickt, um den Feind aufzuhalten. Eingeborne machten dort die Mitteilung, daß der Feind noch nicht bis dorthin vorgedrungen sei, und darauf fuhr man weiter. Leider stellte sich heraus, daß die Schwarzen, wahrscheinlich bestochen, den Deutschen falsche Angaben gemacht hatten. Der Feind war tatsächlich bereits im Orte, lockerte die Schienen, und als der Zug zurückkehrte, entgleiste er. Die Truppe setzte den Marsch zu Fuß fort und erreichte abends um 7 Uhr den Marktplatz von Agbeluwoë. Dort sahen sich die Deutschen plötzlich aus den umliegenden Häusern mit Feuer überschüttet; Hauptmann Pfähler fiel, zwei Offiziere wurden schwer verwundet, die Farbigen liefen davon; zwölf Europäer wurden gefangen genommen. Zu den hier im Hinterhalt gelegenen Engländern stießen dann Franzosen und die so vereinigten Truppen gingen nunmehr gegen Kamina vor. Am Chra trat ihnen eine deutsche Truppe entgegen und es kam zu dem bereits erwähnten Gefecht, das schließlich wegen Munitionsmangel deutscherseits abgebrochen werden mußte. Der das MG. bedienende Bahnassistent Klemp ist hier gefallen; Dr. v. Raven und Assistent Berke fielen verwundet in Gefangenschaft. Es wurde eine Kompagnie Engländer mit einem Maschinengewehr von Palime auf Atakpame und eine Kompagnie Franzosen von Osten her als im Anmarsch befindlich gemeldet. Darauf sind Unterhandlungen mit dem Oberkommandierenden der feindlichen Truppen eingeleitet worden. In der Nacht zum 25. waren sämtliche Türme der F.T.-Station umgelegt, das Maschinenhaus niedergebrannt. —

Am 27. wurde in London bekannt gegeben, daß die Deutschen in Togo sich bedingungslos ergeben hätten, englischerseits werde Privateigentum stets geachtet (!), der Handel des Landes möglichst wenig gestört werden (!).

Am 25. und 26. hat der Gouverneur mit dem Befehlshaber der feindlichen Truppen verhandelt, konnte dabei aber nur erreichen, daß der britische Commander Bryant, der die Verhandlungen von englischer Seite führte, zugestand, daß jedem Handelshause ein Angestellter zur Wahrnehmung von dessen Interessen belassen würde; die Bewilligung militärischer Ehren, wie Belassung des Seitengewehrs an Offiziere, wurde abgelehnt.

Nach der Übergabe wurden die gefangenen Deutschen als Kriegsgefangene unter schwarzer Bedeckung auf der Bahn nach Atakpame gebracht. Hierbei wurden sie im Beisein französischer Offiziere von den Senegalsoldaten ausgeplündert. In Lome wurden sie am 30. auf den englischen Frachtdampfer „Obuasi" gebracht. Ausgenommen davon waren lediglich die wenigen, die mit Genehmigung des Commander Bryant zur Wahrnehmung des Belange ihrer

Handelshäuser in Lome bleiben durften. Aber nur in den von den Engländern besetzten Gebieten wurde Deutschen eine solche Vergünstigung zuteil, nicht bei den Franzosen. Unter den Gefangenen befanden sich Herren, die bereits 20 Jahre in der Kolonie ansässig waren, Missionare, Ärzte und Frauen. Über die Behandlung der Gefangenen an Bord ist nur eine Stimme der Klage; die Unterbringung der Unglücklichen auf dem für 40 Fahrgäste eingerichteten Dampfer war natürlich kläglich, da es sich hier um 161 Personen handelte. Die Verpflegung ließ alles zu wünschen übrig. Und dann brachte man sie nach Porto Novo, der Hauptstadt Dahomeys. Es würde zu weit führen, näher zu berichten, was diese Armen von den ritterlichen Franzosen zu leiden gehabt haben. Die Engländer haben die in ihre Hand gefallenen Deutschen schlecht behandelt, die Franzosen aber mit der den Romanen eignen zwecklosen Grausamkeit.

Engländer und Franzosen haben sich in Togo geteilt. Erstere nahmen den Südwesten mit Bagida, Lome, Tsevié, Palime, Kpandu und Ho, letztere den Rest. Die deutschen Geschäfte im Osten wurden sofort, die im Südwesten erst nach einger Zeit geschlossen. Überall da, wo die Franzosen hingekommen sind, wurde schauderhaft geplündert, während die Engländer bessere Manneszucht hielten. Alle östlich der Atakpame liegenden Pflanzungen sind ausgeraubt worden.

Nach einer Notiz in der „Westminster Gazette" vom 7. November 1914 ermunterte das englische Handelsamt bereits britische Kaufleute, ihren Handel nach Togo auszudehnen. Auch hieraus ist der alleinige Grund des Kriegs ersichtlich: Vernichtung deutschen Handels und Ersatz desselben durch britischen. Die Deutschwestafrikanische Bank mußte Mitte November 1914 ihren Betrieb einstellen. An ihre Stelle ist die englische „Bank of Britsh Westafrika" getreten, die im Zollgebäude von Lome eine Zweigstelle errichtete. Die von der deutschen Verwaltung vor dem Kriege den Handelshäusern bewilligten Zollkredite in Höhe von 180 000 Mark wurden von der englischen Regierung eingezogen. Noch weit unerfreulicher haben sich die Verhältnisse in dem von den Franzosen besetzten Teile von Togo entwickelt. Dort feierte der Deutschenhaß in jeder Beziehung wahre Orgien. Weder im englischen noch im französischen Togo sind die regierungsseitig aus deutschen Lagern ohne Empfangsbescheinigung entnommenen Waren bezahlt worden. Es handelte sich also um Raub schlechthin.

Kamerun

Das nach Norden spitz zulaufende Gebiet der Kolonie Kamerun wird im Süden und Osten von Französisch-Äquatorialafrika, im Westen von Britisch-Nigeria eingeschlossen; am Ubangi und Kongo kamen außerdem die

Belgier als Nachbarn in Frage. Die Küste hat eine Ausdehnung von rund 500 km, natürliche Abschnitte in der Nähe der Grenzen fehlen.

Über das Verhältnis der Deutschen zu den Eingebornen schreibt Professor Dr. Hans Meyer in seiner Broschüre „Gegenwart und Zukunft der deutschen Kolonien": „Das deutsche Ansehen ist" (durch das Vorgehen der Verbandsmächte) „auf lange Jahre zerrüttet; es wird einer sehr festen Faust bedürfen, um es namentlich unter den Kameruner Küstennegern wieder aufzurichten. Gerade diese Stämme, vor allem die Duala, waren von unserer Regierung seit langen Jahren verhätschelt, und ihren immer anmaßender werdenden Forderungen nach Gleichstellung mit Europäern allzusehr nachgegeben worden, ohne daß von ihnen entsprechende Gegenleistungen verlangt worden wären. Durch den ertragreichen Zwischenhandel und durch Grundstücksspekulationen durchweg wohlhabend geworden, hatten sie sich zu abschreckenden Typen des sogenannten „Hosenniggertums" entwickelt, das unter europäischem Schutz und Ordnung sein Dasein genießt, ohne zu arbeiten. Niemals sind diese Stämme für die Arbeit in den europäischen Plantagen oder Industrieanlagen, bei Bahn- oder Hafenbauten oder andern Kulturarbeiten zu haben gewesen, auch nicht gegen hohe Bezahlung, und nie sind sie von der Regierung dazu in politischem und sozialem Interesse genötigt worden. Die Folge war, daß ihre Ansprüche immer höher und frecher wurden, daß sie gegen das Gouvernement sogar im deutschen Reichstag durch Petitionen verschiedner Art Stimmung zu machen suchten, und daß sie in der Kolonie die andern Stämme aufhetzten und landesverräterische Umtriebe anzettelten. Kurz vor Kriegsausbruch hatte sich die Verwaltung endlich veranlaßt gesehen, fest in das Wespennest zu greifen, und eine Anzahl Dualas wegen Konspiration mit den Engländern nach kurzem öffentlichen Prozeß hängen zu lassen. Es war zu spät; denn gleich nach dem Einbruch des übermächtigen Feindes machten die Duala mit ihm gemeinsame Sache, wiesen ihm die Wasser- und Landwege durch das verwickelte Niederungsgebiet, brachten die feindlichen Truppen in Rücken und Flanken der Schutztruppe, führten sie nach Buea, Jabassi, nach Edea usw. und zwangen dadurch die Deutschen zu immer weiterem und verlustreichem Rückzug."

Es hat leider nicht an Leuten gefehlt, die in völliger Verkennung des für das Wohl der deutschen Sache Erforderlichen dem Reichskolonialamt und den Gouverneuren der Kolonien ein energisches Eingreifen erschwerten, einen Druck auf die leitenden Männer dahin ausübten, die Eingebornen womöglich ebenso wie Europäer zu behandeln. Ähnliches trat im Laufe des Krieges bei der Behandlung der in deutscher Kriegsgefangenschaft befindlichen Fremden in die Erscheinung, wobei nicht an die in den Lagern befindlichen gedacht wird. Die pommerschen Großgrundbesitzern als Arbeiter überwiesenen Russen betrachteten diese sonst so steifnackigen Junker durchaus nicht als ihre Herren;

sie, die Gefangenen, stellten jenen ihre nur als unverschämt zu bezeichnenden Forderungen und setzten sie durch Drohungen durch. Wäre es denkbar, daß Engländer, Franzosen oder Russen ein derartiges Auftreten in ihrer Gewalt befindlicher deutscher Gefangener jemals geduldet hätten?

Es ist eine immer wieder zu beobachtende Erscheinung, daß in einem Volk sich bemerkbar machende Mißstände eine Gegenbewegung auslösen, die jene beseitigen will; so finden wir in den von Angelsachsen bewohnten Ländern die Temperenzbewegung, welche die dort herrschende Trunksucht bekämpft. In Deutschland sind die alldeutsche Bewegung und „der Verein für einen deutschen Frieden" eine ganz ähnliche Erscheinung, der infolge der politischen Eigenart der Deutschen eine analoge Rolle zugefallen ist. Das völlige Fehlen der gesunden völkischen Ichsucht, ohne die ein Volk nicht bestehen kann, das Fehlen derjenigen völkischen Würde, ohne die der Deutsche nicht erwarten darf, von andern geachtet zu werden, hat zu diesen Verbänden geführt, die weder in England, noch in Frankreich eine Lebensberechtigung haben würden. Was diese Völker in der hier in Frage kommenden Richtung zu viel haben, hat der Deutsche zu wenig.

Diese deutsche Eigenart ist mit dem unserem Volke eigenen Mangel an Willenskraft und völkischem Stolz, sowie aus einer ihm anhaftenden bedientenhaften Neigung für alles Fremdländische erklärt worden. Es mag sein, daß dabei aber noch andere Dinge hineinspielen, und der Universitätsprofessor Dr. Franz Bock-Posen hat vielleicht nicht unrecht, wenn er diese deutschen Fehler auf eine falsche Heranbildung von frühester Jugend an zurückführen zu müssen glaubt. Er schreibt darüber: „Das schlimme Weltbürgertum, der falsche Idealismus und die leidige Sentimentalität, die wir angeblich verlernt haben, beruhen nicht nur auf einem Mangel an politischer Reife, sondern ganz wesentlich auch auf einem Erziehungsfehler im eigentlichen, engeren Sinne. Nichts ist falscher, als das oft angeführte Wort von dem deutschen Schulmeister, der die Schlacht bei Königgrätz gewonnen habe. Wenn wir nach dem — nur allzu kurzen — herrlichen, einigen, nationalen Aufschwung unseres Volkes seit 1915 schon hinter der Front Erscheinungen beobachten müssen, die uns mit großer, ernster Sorge um den Ausgang des Krieges und die Zukunft unseres geliebten Vaterlandes erfüllen, so trägt *die Schule* einen Hauptteil der Schuld daran. In keinem Lande der Welt hat die Schule auf den ganzen späteren Menschen einen so ungeheuren Einfluß, wie in Deutschland, in keinem ist es darum so wichtig, ob sie gesund ist oder nicht. Nun sind unsere Schulen gewiß vortrefflich in der Verwaltung, in der Ordnung, Pünktlichkeit, in allen äußeren schultechnischen Dingen. Aber innerlich, in dem, was die Hauptsache ist, in dem *Geist*, der sie beherrscht, in dem *Bildungsideal*, sind sie ungesund und schlecht. Denn dieser Geist ist der der weißen Internationale; dieses Bildungsideal ist das humanistische.

Der Humanismus aber ist nach seinem geschichtlichen Ursprung, wie nach seinem dauernden Wesen antinational, antichristlich und antimodern.*) Wir wollen uns hier nur mit dem ersten Punkte befassen. Als unser Kaiser in Kassel das humanistische Gymnasium besucht hatte, faßte er diese Lebenserfahrung in dem Satz zusammen: „Unserer Schule fehlt" (1890!) „die nationale Basis; wir wollen nicht junge Griechen und Römer, sondern nationale junge Deutsche erziehen."**)

Unser Kronprinz hat, rund 30 Jahre nach Bismarcks Reichsschöpfung, seine Universitätserfahrung ähnlich ausgedrückt. Denn hier ist der eigentliche Sitz des Übels; noch heute, trotz Luther, trotz Friedrich dem Großen, trotz Freiheitskriegen und Bismarck, sind die Universitäten die Hochburgen der weißen Internationale, werden, um es genau zu sagen, die geisteswissenschaftlichen Abteilungen der philosophischen, die juristischen und die protestantisch-theologischen Fakultäten durchaus beherrscht vom Humanismus. Von hier strömt dieser Geist in die sogenannten höheren Schulen und von da in unser ganzes öffentliches Leben. Vor dem Kriege hat ein Engländer gesagt, er könne keine Achtung von einer Nation haben — er meinte uns —, die selbst so wenig Achtung vor ihrer eigenen Kultur hätte. Diese unsere Nation ist aber in ihrem jämmerlich verkümmerten und versumpften Nationalgefühl nur das Ergebnis, das Opfer der humanistisch-internationalen Erziehung und „Bildung", die das ganze 19. Jahrhundert und die 14 ersten Jahre des 20. immer noch beherrscht haben. Mitten in diesem Kriege hat der Altphilologe, Professor Jaenisch, in einer öffentlichen Versammlung gesagt: „Der Antike und dem Christentum verdanken wir recht eigentlich das, was wir deutsche Art nennen." Wir, d. h. die Humanisten, die von vornherein alles mit fremden Maßstäben messen, die die große, ursprüngliche, schöpferische deutsche Kultur gar nicht kennen, geschweige denn verstehen oder gar lieben! „My Country" ist dem Engländer ein und alles; die Seele unserer Durchschnittsprofessoren und Oberlehrer aber hängt nicht an unserer deutschen Heimat, sondern an Griechenland und daneben in zweiter Linie an dem Italien der Renaissance. Warum war die Mehrzahl der Deutschen 40 Jahre nach 1870/71 noch immer nicht hineingewachsen in das Deutschland Bismarcks, das wir heute gegen eine Welt von Feinden verteidigen müssen? Weil seine Lehrer und Erzieher noch immer von dem Geiste Humboldts, des alten Goethe und Hegels beherrscht waren, der schon 1815 zurückgeblieben und reaktionär

*) Näheres darüber in meiner Festrede „Krieg und Kultur". Posen 1917. Ostdeutsche Buchdruckerei.

**) Die dann auf seinen Befehl eingeleitete Reform des höheren Schulwesens ist ein Markstein in der Geschichte der deutschen Kultur, vielleicht wird man sie einmal als seine größte Tat bezeichnen. Leider, leider ist man in den ersten Anfängen stecken geblieben.

war. Für diesen furchtbaren Kampf ums Dasein brauchten wie eine dreifache Rüstung: die militärische, die wirtschaftliche und die geistig-sittliche. Wir hatten nur die erste (Gott sei Dank, sonst waren wir gleich verloren), die dritte war Aufgabe und Sache der Schule. Sie hat versagt. Ihre Schuld ist es, wenn es heute leider so vielen hinter der Front an Mut, an dem Willen zum Siege, an der zähen Kraft zum Durchhalten fehlt."

Ganz ähnlich äußert sich der Universitätsprofessor Dr. Brückmann. Er schrieb:

„ . . . Die Schuld an dem ganzen Gejauter trägt der Oberlehrer mit seinem übermäßigen Moralisieren, mit dem er auf der Schule die Jungens alles nationalen Marks beraubte. Wir philosophieren über Menschheitsschicksale, Weltinteressen und dergleichen schöne Dinge, weil der Humanismus ja schnurstracks in diese Sachen hineinführt; dadurch gelangen wir zu der verwünschten ‚Objektivität', und wenn es zum Klappen kommt, haben wir nicht genug nationalen Nerv. Es liegt bei uns außerordentlich viel an der ganz falschen Erziehung. Man erwäge doch, wie die Tätigkeit der klassischen Oberlehrer abfärbt auf die ganze gebildete Klasse und darunter vor allem auf Zeitungsleiter. Keiner von ihnen kann seine Herkunft von der Moralpaukerei in der Schule und dem geschichtslosen Humanismus verleugnen. Es stände besser um das deutsche Volk, wenn es durch seine Presse anders erzogen wäre."

Tatsächlich sind die Ergebnisse dieser Erziehung überall zu beobachten; wir sehen sie in den Reichslanden von 1871 bis 1914, bei der Behandlung der Dualas in Kamerun und in der wütenden Befehdung der eignen zugunsten fremder Volksgenossen, sowie u. a. auch im Kriege in der Behandlung der Gefangenen in Deutschland. Die „Kieler Neuesten Nachrichten" brachten im August 1918 ein bezeichnendes Beispiel dafür: An einem Sonntag nachmittag bestiegen unter andern Fahrgästen zwanzig gefangene Engländer aus dem Lager in Schönhorst den stark besetzten Tourendampfer, machten es sich sofort bequem und lachten die dicht gedrängt stehenden Deutschen aus. Ein am Bein verwundeter deutscher Soldat bat einen Engländer um Platz für sich. Die Antwort lautete: „Du bist jung, du kannst stehen." Als der Verwundete sich den hochfahrenden Ton verbat, wurde er beschimpft und mit Überbordwerfen bedroht. Gegen einen Obermaaten, der zugunsten des Verwundeten eingriff, nahm ein Zivilist unter der Zustimmung anderer Deutscher Partei für die Gefangenen mit dem Bemerken, daß die Engländer dasselbe Recht hätten wie der Verwundete, da sie ihren Platz ebenso bezahlt hätten wie jener. Und die Bewachung der Gefangenen? Wäre das in andern Ländern denkbar? Ähnlichen Stoff bieten die Verhandlungen des Reichstags in Fülle. Wo in aller Welt wäre es möglich, daß während des Krieges Volkshelden, wie Bismarck, Hindenburg, Ludendorff, ungestraft so geschmäht werden konnten, wie das im Deutschen Reichstage geschehen ist?

Dank ihrer Erziehung sind die Deutschen eben nicht zu einer Rasse geworden, die auf völkische Würde hält. Und die Folgen waren auch in der Behandlung der Neger in Kamerun zu beobachten.

Durch die Absperrung des Schiffsverkehrs, der Kabellinien und schließlich der Ausschaltung der Großstation Kamina-Togo war die Kolonie von der Welt abgeschnitten. Über den Gang der Ereignisse auch in dieser Kolonie war man zunächst auf englische Berichte angewiesen. Erst später sind zuverlässige Nachrichten eingetroffen.

Von einschneidender Bedeutung für die Entwicklung der Lage sind die von See aus angesetzten englischen und französischen Angriffe geworden. Es scheint, daß von den Verbündeten zunächst der Ausgang der Operationen in Togo abgewartet werden sollte, ehe sie sich gegen Kamerun wandten. Die zur Verteidigung des Schutzgebiets vorhandenen Kräfte bestanden in etwa 1000 Weißen und der nur zum geringen Teil von Mohammedanern gebildeten Schutz- und Polizeitruppe, Zollwärtern, eingezogenen Reservisten, Rekruten usw. in Stärke von 6000 Farbigen, die sich unter Führung des Oberstleutnants Zimmermann vortrefflich geschlagen haben. Diese Zahlen hätten wesentlich erhöht werden können, wenn es nicht an Waffen und Munition gefehlt hätte. So konnten von 300 Deutschen, die bei Kriegsausbruch nach Duala zusammengeströmt waren, um sich dem Gouvernement zur Verfügung zu stellen, nur 80 (!) bewaffnet und eingestellt werden. An Artillerie waren vier Feldgeschütze C. 1873 (!) vorhanden, außerdem im Norden drei 6 cm-Gebirgskanonen. Von den eingebornen Stämmen der Bulu, Jaunde und der Gefolgschaft des sehr einflußreichen Häuptlings Njoja in Bamum haben sich viele Tausende zum Kriegsdienst gemeldet, die man abweisen mußte, weil zu ihrer Ausrüstung nichts vorhanden war.

Am 24. August wurde die offene Station von Ukoko, südlich der spanischen Enklave Muni am Meere gelegen, von Franzosen angegriffen. Das Kanonenboot „Surprise" — 1895, 2 St. 10-, 4 St. 6,5-, 4 St. 3,7 cm-SK, 98 M. Bes. — beschoß von der Bay von Corisco aus den offenen Ort. Dasselbe Kanonenboot hat dann im Verein mit dem Panzerkreuzer „Bruix" — 1894, 2 St. 19,4-, 6 St. 14-, 4 St. 6,5-, 4 St. 4,7 cm-SK, 375 M. Bes. — Kampo und Kribi beschossen. Auch diese unverteidigten Orte liegen unmittelbar am Meere, letzteres war Sitz eines Bezirksamts. Die dort vorhandenen 50 Polizeisoldaten hatten sich wahrscheinlich schon vorher ins Innere zurückgezogen. Bei Ukoko hat „Surprise" die deutschen Handelsdampfer „Rhios" und „Italo" vernichtet.

In Duala hatte man zur Verteidigung der weit oberhalb der Flußmündung gelegenen Stadt die vier alten Kanonen in gedeckte Stellung gebracht, stromabwärts durch Versenkung der Dampfer „Anna Woermann", „Lome", „Kuko", „Ado", „Oge", „Epe", „Ando", „Ereko" und „Eggo" eine

Schiffssperre ausgelegt und 30 Minen verankert. Bei letzterer Arbeit ist ein Leichter in die Luft geflogen, wobei 4 Europäer und ebensoviele Schwarze ums Leben kamen. Die Frauen und Kinder waren nach dem Deido-Viertel gebracht, in Neu-Bell ein Verbandplatz eingerichtet worden. Der in den Faktoreien lagernde Proviant wurde nach einem Stapelplatz des Innern übergeführt. Schon damals mußten sechs Duala hingerichtet werden, die im Akwa-Viertel geplündert und einen Beamten, der sie daran hindern wollte, tätlich angegriffen hatten. Es wurden Schützengräben ausgehoben und die Schutztruppe für die Verteidigung verteilt.

Am 5. September erschienen vor Victoria zwei britische Kriegsschiffe, die Matrosenabteilungen an Land warfen. Da die wehrhaften Deutschen nach Duala gegangen waren und Truppen sich nicht in der Nähe befanden, wurde kein Widerstand versucht. Dualas leisteten den Engländern Dienste als ortskundige Führer. Ein Gebäude der Westafrikanischen Pflanzungsgesellschaft wurde zusammengeschossen. Am folgenden Tage zogen sich die gelandeten Abteilungen auf ihre Schiffe zurück, als der Anmarsch deutscher Truppen gemeldet wurde. Die britischen Kreuzer dampften darauf nach der Mündung des Kamerunflusses.

Seit Anfang September blockierten der Panzerkreuzer „Cumberland" — 1902, 9950 T., 14 St. 15,2-, 8 St. 7,6-, 3 St. 4,7 cm-SK, 530 M. Bes. —, das Kanonenboot „Dwarf" — 1899, 715 T., 2 St. 10-, 4 St. 7,6-cm SK, 86 M. Bes. — und die bewaffnete Jacht „Juy" die Flußmündung. Am 9. meldete die auf Vorposten liegende „Herzogin Elisabeth" diese Schiffe. „Dwarf" lotete die Barre aus, lief am 11. in den Fluß ein und beschoß Duala 15 Minuten lang. Zwei der deutschen Kanonengreife antworteten und erschossen mehrere Treffer, worauf das Kanonenboot sich zurückzog. In den Nächten zum 12. und 13. hat eine deutsche Dampfbarkasse versucht, die in der Manoka-Bucht ankernde „Cumberland" mit Torpedos anzugreifen. Die Unternehmungen scheiterten infolge des guten Wachtdienstes der Briten und des hellen Mondscheins. Ein von einem andern Boot am 18. wiederholter Nachtangriff hatte ebensowenig Erfolg. Die Besatzung des beschossenen Boots sprang über Bord und wurde gefangen. Ein mit zwei Europäern und einem Neger besetztes Motorboot, das wohl im Wachtdienst verwendet worden ist, erhielt von einem britischen Beiboot Feuer; als der Regierungsdampfer „Nachtigal" eingriff, zog sich die britische Pinasse auf die „Dwarf" zurück. In der Nacht zum 16. ging die mit 12 Deutschen und 20 Farbigen besetzte „Nachtigal" verloren.

Ein aus einwandfreier Quelle stammender Bericht besagt darüber folgendes: „Am 15. September abends erhielt der Kommandant den Befehl, in der Modeka-Bucht Beobachtungen anzustellen, und Meldung über den dort im Gange befindlichen Barkassen- und Leichterverkehr des Feindes zu machen.

Er meldete am 16. nachmittags, daß in der genannten Bucht selbst nichts Verdächtiges festzustellen sei. Am Abend desselben Tages wurde ihm, während der Dampfer im westlichen Möwe-See zu Anker lag, folgende nach Tiko telephonierte Meldung vom Kommando Duala übermittelt: »‚Dwarf‘ hat um 4 Uhr nachmittags den Kamerunfluß verlassen. ‚Nachtigal‘ ist darauf aufmerksam zu machen wegen Gefährdung des Bimbiaflusses.« Der Dampfer lichtete darauf um 8 Uhr Anker, fuhr bei dichter Finsternis durch den schmalen Nordkriek nach dem Bimbia. Außer dem Kommandanten war die Brücke besetzt mit dem zweiten Offizier, einem Obermatrosen und dem farbigen Rudersmann, Posten auf der Back an dem geladenen Geschütz stand ein Matrose, Maschine war besetzt mit dem ersten und zweiten Maschinisten, mit einem Heizer und dem erforderlichen farbigen Personal. Da am Tage vorher von Buea aus schwere Brandung auf Bimbiaflach beobachtet worden, und keine Meldung über Einlaufen des ‚Dwarf‘ von Station Mabete eingelaufen war, beabsichtigte der Kommandant, im Kriek, Mabete gegenüber, zu ankern, und auf ‚Dwarf‘, falls er einlaufen sollte, einen überraschenden Angriff zu unternehmen. Die Barkasse ‚Prinz Udo‘, die mit Meldung nach Tiko geschickt war, hatte Befehl, zu folgen.

Der nordwärts nach Tiko führende Kriek war passiert, beide Maschinen gingen ‚voll‘, Schiff war abgeblendet, als gegen 10 Uhr abends voraus ein Scheinwerfer aufleuchtete, und ‚Nachtigal‘ durch heftiges Schnellfeuer beschossen wurde. Da ein Kehrtmachen in dem engen Kriek unter dem Scheinwerfer und Feuer nicht möglich war, und der Kommandant es eines deutschen Seeoffiziers auch nicht als würdig erachtete, so gab er, zum Äußersten entschlossen, den Befehl zum Rammen, um so den an Artillerie um das Zehnfache überlegenen Gegner zum Sinken zu bringen. Beide Maschinen wurden nochmals auf ‚Voll vorwärts‘ gesetzt. Obermatrose . . . sprang ans Ruder, und steuerte nach den Anweisungen des Kommandanten auf den Scheinwerfer los. Inzwischen hatte der Kommandant mehrere Kopfwunden erhalten, und ein Matrose war bei der Bedienung des Geschützes gefallen, das nach Abgabe einiger Schüsse durch die feindliche Artillerie außer Gefecht gesetzt worden war. Gleichzeitig explodierte die auf der Back stehende Bereitschaftsmunition. Nach ungefähr vier Minuten erfolgte die Kollision rechtwinklig auf den Schiffskörper des ‚Dwarf‘, vorkant der Kommandobrücke. ‚Nachtigal‘ prallte von der Wucht des Stoßes zurück, bei dem, wie der erste Maschinist meldete, das Dampfrohr geplatzt war. Darauf wurde Befehl gegeben, die Brücke zu verlassen, die dann zusammenstürzte. Bei einem Rundgange im untern Deck fand der Kommandant starke Dampfströme aus der Maschine kommen und mehrere Tote an Steuerbord liegend. Da Maschine und Ruderleitung gebrauchsunfähig, Geschütz und Munition vernichtet, ‚Nachtigal‘ lichterloh brannte und sich in sinkendem Zustande befand, wurde befohlen:

‚Alle Mann aus dem Schiff'. Die noch lebenden Europäer ließen unter dem hölliſchen Schnellfeuer aus zwei 10,2- und zwei 7,6 cm-Schnelladekanonen, die aus einer Entfernung von weniger als fünfzig Meter ſchoſſen, die Jolle zu Waſſer, und warfen treibende Gegenſtände über Bord. Ein Teil der Leute hatte Korkweſten um. Nach dem Verlaſſen des Schiffs ſchwammen ſieben Europäer, faſt alle verwundet, und eine doppelte Anzahl von Farbigen im Waſſer, als nach Einſtellung der Beſchießung der ‚Nachtigal' die Waſſerfläche mit Scheinwerfern abgeſucht, dieſe hilfloſe Schar entdeckt und vom ‚Dwarf' aus einer 7,6 cm-Schnelladekanone auf dieſelbe das Feuer eröffnet wurde. So wurden wenigſtens zwanzig Schuß verfeuert und etliche der im Waſſer befindlichen Leute getötet. Vom ‚Dwarf' wurden drei Europäer — ſämtlich verwundet — und neun Eingeborne — größtenteils verwundet — aufgenommen. Von dem Kommandanten am nächſten Tage befragt, konnte der Kommandant des engliſchen Kriegsſchiffs, Commander Strong R. N., dieſe Beſchießung deutſcher Seeleute im Waſſer nicht verneinen, die er mit den Worten entſchuldigte: „I could'nt stop the boys in the excitement of action."*)

Am 23. drangen „Dwarf", „Ivy" und eine Anzahl von Booten über die Sperre vor und gaben auf Duala zehn Schüſſe ab, ohne beſonderen Schaden anzurichten.

Inzwiſchen waren die britiſchen Seeſtreitkräfte vor dem Kamerunfluſſe weſentlich verſtärkt worden. Genannt werden der Kreuzer „Challenger" — 1902, 5970 T., 11 St. 15,2-, 8 St. 7,6-, 1 St. 4,7 cm-SK, 460 M. Beſ. —, der Raddampfer „Porpoiſe" — aus Lagos, beſtückt mit zwei Zwölfpfündern, drei Dreipfündern —, ſowie ein großer Schlepper „Remus" — drei Zwölfpfünder, Schutzreling gegen Gewehrfeuer —. Am 26. traf außerdem „Bruix" — ſiehe oben —, der franzöſiſche Transportdampfer „Amiral Fourichon", mit 30 Offizieren, 47 Unteroffizieren, 153 Korporalen und 870 Senegalſchützen an Bord, auf der Reede ein, wo außerdem vier große engliſche Transportdampfer geankert hatten. Es gelang den britiſchen leichten Seeſtreitkräften, eine Lücke in der Sperre zu ſchaffen; und ſo konnten „Challenger" und „Dwarf" bis auf 5000 m an die Stadt herangelangen und ſie beſchießen. Am Nachmittage verlangte ein britiſcher Unterhändler die bedingungsloſe Übergabe von Stadt und Kolonie. In der Einſicht, daß Duala gegen die inzwiſchen auf 30 Einheiten gebrachte Flotte doch nicht zu halten ſei, willigte man betreffs Dualas am 27. ein. Südweſtlich der Stadt landete nun eine Abteilung feindlicher Truppen. Alle Deutſchen, Männer, Frauen und Kinder, wurden entwürdigend behandelt, und die Dualas hatten ihre helle Freude daran. Wie

*) Ich verlor die Jungen in der Aufregung des Gefechts aus der Hand.

sie gingen und standen, wurden die Armen aus ihren Wohnungen und von den Straßen in dem Garten des Regierungskrankenhauses zusammengetrieben. Die Frau eines Beamten konnte nur mit Mühe erreichen, ihr in der Wohnung zurückgelassenes Kind holen zu dürfen. Alle waren den Tropen entsprechend leicht gekleidet und durften nur ein kleines Paket mitnehmen, das sie selbst tragen mußten. Nur wenigen war es möglich, Kleidungsstücke und die notwendigsten Sachen durch ihre Leute holen zu lassen. Im Hospitalgarten wurden die Gefangenen vom Vormittag bis in den Nachmittag hinein in der tropischen Sonne von schwarzen Soldaten mit aufgepflanztem Seitengewehr bewacht. Sie lagen oder standen umher, wie es sich auf dem freien Platze gerade machte. Essen oder Getränk wurde ihnen nicht gereicht. Als sie dann nach den Booten gebracht wurden, gestattete man ihnen nur das mitzunehmen, was ein jeder in der Hand tragen konnte. Eine Frau, die sich nach einer Decke bückte, wurde von einem Soldaten fortgestoßen. Hilfsbereite Diener, die sich einstellten, um ihren Herrschaften behilflich zu sein, wurden fortgejagt. So sind denn viele Gepäckstücke im Garten liegen geblieben. Nur ein Teil dieser Sachen wurde auf die Verwendung einer englischen Dame den Gefangenen nach Lagos nachgeschickt. Man vergleiche damit das Verhalten der deutschen Seeleute an Bord ihrer Kreuzer gegenüber den auf den von ihnen gemachten Prisen befindlichen Personen. Vom Hospitalgarten mußten die Gefangenen zu zwei und zwei, unter der Bedeckung schwarzer Soldaten durch die Hauptstraßen Dualas unter den Drohungen, dem Hohn und Beschimpfungen der Dualas zur Landungsbrücke marschieren. Unter ihnen befanden sich die angesehensten Persönlichkeiten der Kolonie, Beamte, Vertreter der Kaufmannschaft und Missionare. Auch wurde ihnen keine Möglichkeit gegeben, ihr Eigentum auch nur einigermaßen zu sichern. Sie kamen mit dem, was sie auf dem Leibe trugen, zum Teil ohne Geld, aufs Schiff. So hatten die Plünderer leichtes Spiel. Bedeutende Geldsummen wurden ohne Quittung beschlagnahmt. Einzelne Personen hatten besonders zu leiden; der höchste Regierungsbeamte in Duala, der Bezirksamtmann, wurde in den Hospitalgarten gebracht und dort festgehalten. Dann brachten ihn schwarze Soldaten durch die hohnlachende Menge der Dualas aufs Schiff, wo er die Nacht an Deck zubringen mußte. Am nächsten Tage wurde er nach Duala zurücktransportiert, immer von Schwarzen eskortiert, sein Gepäck selbst tragend. In Duala mußte er unter beständigem Regen mehrere Stunden im Freien bleiben; die Nacht hat er auf dem Zementboden eines Hauses unter schwarzer Bewachung gelegen. So behandelten die Kulturkämpfer den höchsten Beamten einer Stadt. Einem andern Beamten, einem Reserveoffizier, war von dem britischen General der Degen belassen worden. Ein französischer Hauptmann nahm ihm denselben jedoch mit dem Bemerken ab, der englische General sei viel zu edel-

mütig. Ohne jede Veranlassung wurde derselbe Beamte von englischen Soldaten mit Kolbenstößen traktiert. Ähnlich ist es dem Vertreter des Bischofs, dem höchsten Postbeamten und Zollbeamten ergangen. Frauen wurden auf der Straße angehalten, aus ihren Betten von Schwarzen mit dem Bajonett aufgetrieben und nur mit dem, was sie auf dem Leibe trugen, fortgebracht. Die Oberin der Katholischen Mission in Edea wurde von einem farbigen Soldaten in rohester Weise am Schleier gerissen und mit einem Messer bedroht, während ein weißer Soldat lachend dabei stand. Es geht daraus die wohlberechnete Absicht der Engländer und Franzosen hervor, das Ansehen der Deutschen bei den Eingebornen aufs gründlichste zu vernichten.

Der Dampfer „Locadja" brachte einen Teil der Gefangenen nach Lagos, wo den Verheirateten Gelbfieberbaracken als Wohnung angewiesen wurden, während man die andern auf Hulks unterbrachte. Erst auf energische Vorstellungen wurde den Verheirateten später gestattet, in Häuser deutscher Firmen überzusiedeln. Der andere Teil wurde nach Jadaban (Südnigerien) überführt, wo die Behandlung noch schlechter war. Am 20. Oktober mußten die Gefangenen den Dampfer „Obuasi" besteigen, auf dem sie eine Behandlung erfuhren, die jeder Beschreibung spottete. Die Verpflegung war minderwertig, unreinlich und unzureichend, die Unterbringung der Männer geradezu gesundheitsschädlich. Die Abortverhältnisse waren die denkbar dürftigsten und schlechtesten; zu Hunderten wurden die Männer in den Laderäumen zusammengepfercht, immer von schwarzen Soldaten bewacht. Zuerst ging es so durch die Gluten der Tropen, später durch den kalten Norden. In geschwächtem Zustande, zum Teil krank, kamen sie in England in die Konzentrationslager und Krankenhäuser. Besonders geklagt ward über schmutziges Trinkwasser und die Reinlichkeitsverhältnisse. Ein in Gefangenschaft lebender Missionar schrieb: „Duala bietet ein Bild des Schreckens. Alle Geschäfte, auch die der Baseler Mission, sind geplündert und ausgeraubt, ebenso unsere Häuser am Strande; der Schaden ist groß. Alles mußten wir zurücklassen. Alle deutschen Angehörigen der Mission wurden gefangen und nach England gebracht. Es fehlt an allem. Wir haben keine Unterkleidung, nur Tropenzeug und Helm; kein Geld, um etwas kaufen zu können; denn auch das hat man uns abgenommen. Vor allem aber die erniedrigende Behandlung durch die schwarzen Soldaten und das unzulängliche Essen! So machen es die missionsfreundlichen Engländer!"

Außer im Südwesten Dualas landeten feindliche Truppen auch auf dem rechten Ufer des Dibamba unter dem Schutze ihrer Schiffsartillerie, trotzdem die dort den Rückzug der Schutztruppe nach Japoma und über den Dibamba deckende Nachhut aufs tapferste kämpfte. „Remus" und „Porpoise" gingen nach Piti, um dort Truppen zu landen. Als der Hilfsdampfer dicht unter Land gelangte, setzte ein Feuerüberfall ein, so daß von den an Bord Befind-

lichen nur ein Offizier, der von einer andern Landungsabteilung aufgenommen wurde, mit dem Leben davon kam. Bei den nun beginnenden Landkämpfen erwies sich als besonders nachteilig, daß die Westgrenze mitten durch die Gebiete der Fullah-Stämme führte, auf die der in Yola, also auf britischem Gebiet, residierende Sultan einen starken Einfluß in englischfreundlichem Sinne ausgeübt hat. Die Haussa dagegen blieben durchaus deutschtreu.

Die von allen Seiten erfolgenden Angriffe zwangen dazu, die kleine Schutztruppe zu verzetteln. In einzelne Gruppen zersplittert, hat die Truppe bis zum Herbst 1915 sich gehalten, trotzdem Franzosen, Engländer und Belgier 40 000 Mann gegen sie aufgeboten hatten. Ihnen sind während des Krieges die beiden Eisenbahnlinien, die gut ausgebauten Straßen und eine Anzahl von Wasserstraßen wie die des Benue im Nordwesten, des Kongo und Ubangi im Süden und die vom Schari ausgehenden, wenn auch unterbrochenen des Sanga, Dscha, Dume und Logone von großem Vorteil gewesen. Erschwert für Freund und Feind waren militärische Unternehmungen in dem großen geschlossenen Waldgelände des Südens. Die ungeheuere Übermacht gestattete den Feinden, die Deutschen allmählich landeinwärts zurückzudrängen und auf den weiten Grasländern im nördlichen und mittleren Teil der Schutzgebiete war die Verwendung großer Truppenmassen erleichtert. Über die Kämpfe auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen während der ersten Zeit ist folgendes bekannt geworden:

Nördliches und mittleres Kamerun.

Bald nach Kriegsausbruch sind von Nigeria aus britische Truppen über den nördlichen Teil der Westgrenze der Kolonie eingebrochen. Am 27. August griffen sie die befestigte deutsche Station Mora an. Sie wurden abgewiesen und verloren einen Europäer als tot; ein zweiter wurde gefangen; ein Maschinengewehr mit 12 000 Patronen wurde erbeutet. Auf deutscher Seite fiel ein farbiger Soldat.

Weiter südlich kam es zunächst zu Erkundungsgefechten, in denen auf deutscher Seite zwei Offiziere und ein Unteroffizier fielen. Als die Engländer weiter vorstießen, wurden sie bei Garua entscheidend geschlagen und flüchteten nach Yola. Die Deutschen erkauften ihren Erfolg mit einem Unteroffizier und sieben Schwarzen. Ein an dem Einfall beteiligter Engländer berichtete darüber (Times 5. XII. 14): „Die berittene Infanterie verließ Kano am 8. August und langte nach siebenzehntägigem Marsche in Yola an. Von hier rückte sie als Vorhut des 2. Bataillons der Westafrican Frontier Forces gegen die deutsche Grenze vor. Am 25. August kam sie bei Tepe — auf deutschem Gebiet — in Fühlung mit Deutschen und trieb sie mit Verlust von drei Offizieren und einem Unteroffizier zurück. Nach diesem Gefecht rückten die Engländer auf Garua vor, und es kam zu dem bekannten Gefecht, in dem

die Engländer geschlagen wurden. In der Nacht zum 31. August erhielt das 2. Bataillon der Westafrican Forces den Befehl, gegen das nur 7 km entfernte Garua zu marschieren und den Platz anzugreifen. Der Leiter dieses Angriffs war Oberstleutnant P. Maclear von den Dublin Füsilieren. Die Truppen erreichten die bereits vorher angelegten Schützengräben kurz nach Mitternacht und begannen zu schießen. Der Führer ließ aber bald das Feuer einstellen. Um 4½ Uhr morgens begann der eigentliche Kampf, und nun ereigneten sich bald furchtbare Szenen. Die englischen Gräben waren kaum 400 m von den deutschen Befestigungen entfernt, und da die Deutschen die Entfernung genau kannten, konnten sie ihre Maschinengewehre mit größter Sicherheit gegen die Engländer spielen lassen. Der Erfolg ihres mörderischen Feuers war, daß unsere armen Leute wie Gras hingemäht wurden und unsere besten Soldaten allzu schnell aus dieser Welt in ein besseres Jenseits befördert waren. Das Feuer der Deutschen war über alle Beschreibung schrecklich, so daß sich unsere eingebornen Truppen ohne jeden Befehl umdrehten und um ihr Leben zurückrannten, so schnell sie konnten. Nur die Offiziere und die Unteroffiziere blieben in den Schützengräben zurück. Aber auch die mußten bald weichen. Als sie das Lager erreichten, stellte sich heraus, daß von den 21 Offizieren des Bataillons nur zehn da waren. Die andern elf waren gefallen, verwundet oder gefangen. Von den Eingebornen fehlten 40 Prozent; und da in den vier Kompagnien 600 Mann gewesen waren, so ist der Verlust auf mindestens 250 Mann zu veranschlagen. Einige Stunden warteten wir im Lager auf Vermißte; aber nur ganz wenige fanden sich ein. Schließlich wurde der Rückzug über die Grenze angetreten, und nur die geschickte Führung des Hauptmanns Adams vom West-Surrey-Regiment rettete uns. Würden die Deutschen ihre feste Stellungen verlassen haben und nachgestoßen sein, so wäre ihnen wohl schwerlich einer von uns entronnen. Oberstleutnant Maclear war unter den Toten, ebenso Major Puckle und Hauptmann Aubin; andere Offiziere starben in deutscher Gefangenschaft an ihren Wunden, noch andere blieben in deutscher Gefangenschaft. Es gereicht den Deutschen zur Ehre, daß sie Briefe von Brown, Trumper und Lindsey, die gefangen wurden — letztere beide Ärzte, die bei der Pflege der verwundeten deutschen und englischen Soldaten halfen —, nach Yola schickten und später die Ringe sandten, die die verstorbenen Aubin und Brown an den Händen getragen hatten." — Aus einem Bericht des Residenten in Garua, Hauptmann Frh. v. Crailsheim, an das Gouvernement von Kamerun geht hervor, daß *das britische Gouvernement in Nigeria bereits eine bis zwei Wochen vor der Kriegserklärung Englands an Deutschland mit einem baldigen Ausbruch von Feindseligkeiten gerechnet hat*. So wurde z. B. ein nach Köln a. Rh. adressierter, am 23. Juli aus Garua abgegangener Postsack in Yola geöffnet und die Briefpost am

30. Juli lose an den Vertreter der Nigerkompagnie in Garua, nicht an die Residentur, zurückgesandt. Deutsche Boten waren in Nigeria angehalten, deutsche Eingeborne in Yola festgesetzt worden. Daraus hat Frh. v. Crailsheim geschlossen, daß in Yola zum Krieg gerüstet werde, und daraufhin am 13. August im Bezirk Garua den Kriegszustand erklärt. Er berichtete darüber: „Nachdem ich den Kriegszustand erklärt hatte, ließ ich den Lamido Garuas kommen, sagte ihm, daß anscheinend zwischen England und Deutschland etwas los sei, was, wüßte ich selbst nicht, es könne aber Krieg sein. Da sei es möglich, daß die Engländer auf deutsches Gebiet kämen, weil sie mehr Soldaten hätten als wir. In Deutschland aber hätten wir mehr Soldaten, und da der Krieg nicht hier, sondern in Deutschland entschieden werde, so hätte eben der Kaiser so wenig Soldaten hierher geschickt. Ich fragte den Lamido, ob er mir helfen wolle; er sagte ‚Ja' und bekräftigte es durch einen Handschlag."

Bei Rio del Rey fanden Ende August Erkundungsgefechte statt, in denen zwei Deutsche, darunter ein Offizier, fielen. Am 6. September wurde das von den Engländern besetzte Nssannakang von drei Kompagnien der Schutztruppe gestürmt, der Feind aufgerieben. Deutscherseits fielen 2 Offiziere, 1 Gefreiter d. R., 40 Farbige; 1 Offizier und 70 Farbige wurden verwundet.

Am 18. September wurde die befestigte englische Stellung nördlich Bali bei Takum (Nigeria) von der Schutztruppe scheinbar erfolglos angegriffen, wobei sie einen Offizier verlor, die Briten haben viele Farbige eingebüßt. Späterhin, bis Mitte November, ist es an der Westgrenze nur zu kleinen Streifen gekommen. Am 8. November wurde bei Ikom am obern Croß-Fluß ein englischer Posten überfallen, dessen Befehlshaber fiel. Am 11. und 12. scheiterte ein Angriff von 8 Deutschen und 300 Schwarzen auf Abonorok — 3 Meilen westlich Danares und 22 Meilen östlich Ikom.

Das im Norden am Chari gelegene Kusseri mußte die 20 Gewehre starke Besatzung am 25. September räumen; sie schlug sich nach Mora durch, wo sich die 3. Kompagnie vorläufig noch behauptete. Über diese Kämpfe gibt ein in den Times veröffentlichter Brief vom 24. November Aufschluß: „Die Kämpfe werden hier fortgesetzt; sie nehmen mehr und mehr den Charakter eines Guerillakriegs an. Der Vorteil ist auf unserer Seite; denn der Feind ist außerstande, neue Vorräte und Munition heranzuschaffen. Trotzdem halten die Deutschen noch immer aus. Sie haben uns sogar einige böse Schläge gegeben. Es war im August in Yola, als die Deutschen uns die erste Nuß zu knacken gaben. Hierbei fielen 6 weiße Offiziere, darunter ein Arzt, der eben ins Feld gezogen war. Im nächsten Monat eroberten sie Nssannakang zurück, wobei 3 weiße Offiziere getötet und 6 gefangen wurden; außerdem fielen 100 Eingeborene. Unsere Soldaten hielten sich sehr tapfer, und erst als die Gräben mit Toten gefüllt waren, gab Milne-Howe den Befehl durch-

zubrechen. Es gelang den meisten, durch den Busch zu entkommen, und am 6. September nach tagelangem Umherirren halb verhungert nach Ikom zurückzugelangen. Einige Tage darauf besuchte ich in Begleitung eines Marinetransportoffiziers unter dem Schutze der weißen Flagge das deutsche Lager in Nssannakang. In unserm Boot, das die weiße und die Rote-Kreuz-Flagge gehißt hatte, führten wir Medizin und Verbandszeug für die englischen Verwundeten und sonstige Vorräte für die übrigen Gefangenen mit. Die deutschen Offiziere erwiesen sich als sehr nette Kerls. Auf unserm Heimwege trafen wir zwei britische Offiziere in furchtbarer Verfassung. Niemals zuvor habe ich englische Offiziere in so schrecklichem Zustande gesehen. Sie waren schmutzig, vollständig durchnäßt; die Uniform bestand aus lauter Lumpen. Sie waren vor dem Feinde geflohen, hatten einen Fluß durchschwommen, tagelang gehungert, und gelangten endlich auf englisches Gebiet. Wir nahmen sie auf, ebenso andere Versprengte und brachten sie nach Ikom." Nach einem Bericht des Gouverneurs wurde Mora Anfangs 1915 von 800 Engländern förmlich belagert. Bei Garua hatten die Verbündeten weitere 7 Kompagnien und 2 Schwadronen zusammengezogen. Südlich des Yolabogens bis Karbabi plänkelten beiderseitige Sicherungstruppen. Von Kantscha aus stieß eine deutsche Patrouille bis Yola hinein und kehrte nach glücklichem Gefecht zu ihrem Ausgangsort zurück.

Östliches und südliches Kamerun.

Im äußersten südlichen Zipfel der Kolonie liegt die Station Bonga, die mit 1 Deutschen und 12 farbigen Zollsoldaten besetzt war. Niemand ahnte, um was es sich handelte, als am 6. August ein französischer Dampfer erschien, der plötzlich den Ort mit Feuer überschüttete. Erst als Flüchtende erzählten, daß unter den gelandeten Soldaten, die als Senegalneger erkannt wurden, Weiße seien, war es klar, daß es sich um einen französischen Überfall handle. Ein Deutscher, der zuerst auch geflüchtet war, dann aber nach der von ihm verwalteten — übrigens englischen — Faktorei zurückkehrte, fand dieselbe bereits vollständig ausgeraubt. Einer französischen war es übrigens nicht besser ergangen. Am nächsten Tage kam ein von dem deutschen Kapitän Höpfner geführter Dampfer mit 60 schwarzen Arbeitern den Fluß herauf. Die französischen Truppen enterten ihn, verwundeten den Kapitän und schlachteten die Arbeiter ab. Der Berichterstatter, ein Kaufmann, wurde gefangen genommen und in dem 80 cm hohen Laderaum des Dampfers nach Brazzaville am Stanleypool gebracht, wo man ihn zwei Monate lang mit Schwarzen zusammen gefangen hielt. Der größte Teil seines Gepäcks wurde unterwegs gestohlen, darunter 2200 Francs Bargeld. Die Besatzung der Station Bonga hatte sich nach Ikelemba zurückgezogen.

In der Nacht zum 7. August beabsichtigten die Franzosen, die am äußer-

ſten Oſtzipfel der Kolonie an Ubangi gelegene Station Singa in ähnlicher Weiſe zu überfallen. Die dort ſtationierte Kompagnie hatte aber Zeit gefunden, ſich dieſem Angriffe zu entziehen, indem ſie nach Mbaiki auswich, und ſo verpuffte der franzöſiſche Anfall als Luftſtoß.

Der in Bonga befehligende Poſtenführer Mellenthin hatte ſeine zwölf Soldaten in Kanus den Sanga aufwärts geführt. Er begegnete einem den Fluß herabkommenden Dampfer, veranlaßte ihn, kehrt zu machen und ſein Kommando an Bord zu nehmen. In Ikelemba vereinigte ſich die dortige Poſtenbeſatzung unter dem Polizeimeiſter Jung mit der Mellenthins, und auch der Regierungsarzt Dr. Rautenberg ſchloß ſich an. In Mbiru ſtieß die Truppe auf offenbar aus Weſſo kommende Franzoſen. Mellenthin war auf ſeiner Fahrt den Sanga hinauf dem ebenfalls den Fluß herabkommenden Dampfer „Djah" begegnet und hatte den ihn führenden Kapitän Quadbeck gewarnt. Dieſer ſetzte ſeine Fahrt aber trotzdem fort und infolgedeſſen gelang es den Franzoſen, ſich ſeiner zu bemächtigen. Der Dampfer iſt von ihnen als Hoſpitalſchiff verwendet worden. Franzöſiſche Berichte melden, daß der deutſche Poſten Nſimu (?), der ebenfalls in dem 1911 von Frankreich an Deutſchland abgetretenen Gebiet liegt, nach heftigen zweitägigen Kämpfen von Franzoſen und 150 Belgiern genommen worden ſei. Die 9. Kompagnie und die Abteilung v. d. Marwitz — 300 Gewehre — unter Befehl des Hauptmanns Eymael ſollte den Sanga durch die Beſetzung von Weſſo ſperren und die feindliche Offenſive vom Ubangi am Mambere aufhalten. Trotz erfolgreicher Gefechte bei Tibundi (11. Sept.), Ngali (26. Sept.) und Djembe (8. Okt.) konnte Weſſo gegen den weit überlegenen Gegner, der durch Belgier verſtärkt und durch Flußkanonenboote und Transportdampfer unterſtützt wurde, nicht gehalten werden. Nola, das von der 6. Kompagnie beſetzt war, wurde von Oſten, Südweſten und vom Sanga aus angegriffen und am 22. Oktober genommen: 5 Europäer — darunter 3 Offiziere — 12 farbige Soldaten wurden gefangen, der Reſt der Überlebenden ſchlug ſich nach Gaſa durch und vereinigte ſich mit der vor ebenfalls überlegenen Kräften (600 Gewehren) zurückgehenden 5. Kompagnie. Dieſe fand zunächſt in dem befeſtigten Baturi einen Stützpunkt. Weiter nördlich ſcheint der Franzoſe damals mit 400 Gewehren von Boſum auf Bumeid im Vorrücken geweſen zu ſein. Der deutſche Oberbefehlshaber ordnete deshalb eine Vereinigung der verfügbaren Kräfte am Kadei an. Die 12. Kompagnie hatte am 21. Auguſt Lai angegriffen, deſſen franzöſiſche Beſatzung auf Archambault zurückging. Von Ngaundere aus wurden in ſüdöſtlicher Richtung Erkundungen gegen Buala und Babua vorgenommen. Am 26. September wurde das von den Franzoſen beſetzte Ngali am Dſcha genommen, am 8. Oktober Djembe am Sanga erſtürmt. Am 26. Oktober kam es an der ſpaniſchen Ecke ſüdlich Ojem zu Gefechten. Die Franzoſen wurden aus feſten Stellungen in Ebom und Mbolenſork heraus-

geworfen. Unter den Gefangenen befand sich auch ein französischer Offizier. In einem dritten Gefecht wurde ein französisches Proviantmagazin auf französischem Gebiet erbeutet. Ende Oktober mußte Carnot und Buar geräumt werden. Neukamerun östlich der alten Grenze befand sich damit in den Händen der Franzosen; südlich derselben war es — abgesehen von Ukoko — frei vom Feinde. Am 2. Dezember waren die Franzosen bis Bumbe vorgedrungen; Baturi, das der Gegner nördlich zu umgehen sich anschickte, wurde noch gehalten. Bei Binge hatten die Franzosen den Kadei überschritten, Dume war deutscherseits stark verschanzt. In Longji hatte der Feind 600 Mann an Land geworfen, die auch Kribi besetzt hatten; die feindlichen Sicherungen vor diesem Ort waren bis dicht an denselben zurückgedrängt. Vorstehendes läßt sich folgendermaßen zusammenfassen:

In der ersten Hälfte des Oktober lieferten die deutschen Truppen — etwa 300 Gewehre — am Sanga zwischen Wesso und Nola den Franzosen mehrere siegreiche Gefechte. Erst in der zweiten Hälfte des Oktober gelang es dem durch Belgier und sonstigen Zuzug um 500 Gewehre verstärkten Feinde, die Deutschen zum Rückzug zu zwingen. Hierdurch war auch Nola verloren und fiel am 22. Oktober. Ein Teil der aus dem Sanga-Gebiet zurückgehenden Deutschen wich gegen den Dscha zurück, der andere marschierte nördlich, um die am Kadei stehenden Truppen zu unterstützen, gegen die sehr starke Kräfte von Carnot her anrückten. Damit standen dort im November etwa 600 bis 700 deutsche Gewehre. Anfang Dezember überschritten die Franzosen den Bumbe II bei Binge, und bemächtigten sich nach heftigen Kämpfen am 27. und 28. Januar des Postens Bertua.

Im Süden des Schutzgebiets sind am 29. November 600 Franzosen bei Longji gelandet und haben auch Kribi besetzt, deren in Richtung auf Jaunde vorgeschobene Stellungen dann bis dicht an Kribi heran zurückgedrängt worden waren. Weitere feindliche Truppen wurden in Kampo ausgeschifft, das gründlich vom Gegner ausgeplündert wurde. Am 22. Oktober bemächtigte sich eine französische Säule unter Oberst Hutin der Station Nola; eine Anzahl deutscher Offiziere und Unteroffiziere wurde dabei gefangen, 4 Maschinengewehre erbeutet. Das von den Franzosen 1911 an Deutschland abgetretene Gebiet am Sanga, Kongo und Ubangi befand sich damit wieder im Besitz seiner früheren Herren. Den dort befindlich gewesenen deutschen Teilen der Schutztruppe war es großenteils gelungen, sich kämpfend zurückzuziehen.

Daß das südlich der spanischen Enklave Muni am Meere gelegene Ukoko am 21. September von französischen Seestreitkräften angegriffen wurde, ist bereits erwähnt worden. Nach vorangegangener Beschießung wurde der Ort von Landungsabteilungen genommen. Die noch nicht durchgebildeten hier stehenden 50 farbigen Rekruten versagten; von den 20 mutig fechtenden

Deutschen ist eine größere Zahl gefallen oder gefangen worden. Die Franzosen erkauften ihren Erfolg mit einem Offizier, 4 Europäern und 120 Farbigen. Dann haben die französischen Kulturträger die offenen Städte Kampo und Kribi in Grund und Boden geschossen. Überhaupt wurden alle den Schiffsgeschützen erreichbaren Orte ohne ersichtlichen militärischen Zweck wiederholt bombardiert; nach dem 11. Oktober Kampo zweimal, Kribi dreimal, Klein-Batanga, Longji und Plantation einmal. In Kampo landete eine Abteilung und brannte das Regierungsgebäude nieder. Andere Landungen bezweckten die Zerstörung von Telegraphenlinien. Mitte November waren vom Feinde besetzt: das Gebiet von Duala, Edea, Jabassi, die Nordbahn bis Johann-Albrecht-Höhe, Mujuka, Mbanga, Rio del Rey, Victoria, Tiko, Buea.

Über die Einnahme des 65 km oberhalb Duala gelegenen Jabassi durch die Engländer berichten die „Times" am 11. Dezember: „10 Kompagnien mit 4 Feldgeschützen wurden auf Leichtern und Booten den Wuri aufwärts gesandt, um Jabassi zu erobern. Ein deutscher Vorposten wurde zusammengeschossen. Am 6. Oktober wurde etwa 5 km abwärts Jabassi gelandet und der Versuch gemacht, die deutsche Stellung zu nehmen. Die Engländer schlichen sich gedeckt heran, mußten aber von dem gut gezielten deutschen Feuer zurück. Sie versuchten dann eine Umgehung und gelangten bis auf 350 m an die deutsche Stellung heran, dort wurden sie von einem furchtbaren Feuer empfangen, das sie zu schleunigstem Rückzuge zwang. Die deutschen Maschinengewehre wirkten so mörderisch, daß die Engländer sich wieder einschiffen mußten. Von 26 Weißen fielen 4; darunter der Maschinengewehr-Offizier. Außerhalb Schußweite wurde zuerst ein Lager bezogen; aber auf Befehl des Oberkommandierenden gingen die Briten bis Duala zurück. Als die Deutschen erfuhren, daß stärkere Kräfte im Anmarsch gegen ihre Stellung waren, räumten sie dieselbe und zogen sich ins Innere zurück."

Der unterhalb Jabassi liegende englische bewaffnete Dampfer „Balbus" wurde von den Deutschen geentert und zerstört. Das Unternehmen hatte den Engländern 10 Europäer und 200 Farbige gekostet. Hauptmann Hädicke, der die Stellung mit der 1. Kompagnie (300 Gewehren) verteidigt hatte, büßte 5 Farbige tot und 4 verwundet ein. Es kam dann noch zwischen Jabassi und Njamtum zu einer Reihe von Gefechten, in denen die Briten viel Leute einbüßten. Am 6. November drangen diese in Njamtam ein und plünderten den Ort; selbst die neutrale — amerikanische — Baptisten-Mission wurde schwer geschädigt.

Die Verteidigung der Nordbahn war dem Hauptmann v. Engelbrechten übertragen, der zuerst eine Abteilung von 150 Mann zur Verfügung hatte, die aber später eine Verstärkung von 22 Europäern und 50 farbigen Soldaten erhielt. Engelbrechten hatte ursprünglich aus dem Gebiet des Kamerunbergs

zur Verteidigung von Duala herangezogen werden sollen, das sich aber bereits in der Hand des Feindes befand, als er auf seinem Marsche dorthin die Nordbahn erreichte. Ihm stand eine feindliche Abteilung von 500 bis 1000 Mann gegenüber. Er richtete sich zunächst bei Susa — Kilometer 25 — zur Verteidigung ein, befand sich dort jedoch in einem Gebiet, dessen Bewohner deutschfeindlich waren und alle Maßnahmen der Deutschen mit Hilfe der Trommelsprache dem Feinde verrieten. Die dabei abgefaßten Eingebornen wurden erschossen, ihre Wohnsitze niedergebrannt. Die Bemühungen der Engländer, sie zu bewegen, die Waffen gegen die Deutschen zu ergreifen, sind aber gescheitert; denn diese Stämme sind wohl räuberisch, diebisch und zum Plündern geneigt, aber zu feige, um offen zu fechten. Auf den vielen Wasserläufen jener Gegend kam es häufig zu Plänkeleien mit bewaffneten britischen Booten, denen Dualas als Lotsen dienten. Allnächtlich stießen deutsche Streifen von Susa durch Maka über die Bomonobrücke bis Bonaberi vor, und dabei hat ein Panzerzug gute Dienste getan. Die Dualas erwiesen sich hier als ganz besonders unbequem. Sie beunruhigten nachts die deutschen Vorposten, schnitten Mitte Oktober die Fernschreibleitung nach Buea durch und unterbrachen im Rücken der Deutschen die Eisenbahn, deren Wiederinstandsetzung viel Arbeit verursachte. Das und die örtlichen, diesem Treiben der Dualas Vorschub leistenden Verhältnisse veranlaßten Engelbrechten, seine Stellung nach Mujuka — Kilometer 60 — zurückzuverlegen und zu hartnäckiger Verteidigung einzurichten. Nach einer Reihe von Scharmützeln stieß Engelbrechten mit seiner ganzen Macht — 200 Gewehren — überraschend gegen den Feind vor, der dort über 500 Gewehre, 5 Maschinengewehre und 2 Revolverkanonen verfügte. Dieser verlor bei diesem plötzlichen Anprall 8 Europäer tot, 4 verwundet, an Farbigen etwa 50 Mann an Toten und Verwundeten, ein Maschinengewehr, eine Anzahl Gewehre und 1200 Patronen. Engelbrechten büßte nur farbige Soldaten ein, und zwar fielen von diesen 4, 3 wurden verwundet, und 8 gefangen. Einen Monat später war der Feind hier auf 600 Gewehre verstärkt worden, worauf Engelbrechten bis Kilometer 120 — Lum Lala — zurückwich. Dem sich immer mehr verstärkenden Feinde ist es aber am 9. Dezember gelungen, Nkongsamba, den Endpunkt der Bahn, zu besetzen und am folgenden Tage sogar noch 10 km weiter nach Norden bis zur Station Bare vorzudringen. Dabei sind ihm an rollendem Material außer vielen Wagen 5 Lokomotiven in die Hand gefallen; auch zwei Flugzeuge, die nie zur Verwendung gekommen waren, wurden seine Beute. Mit einer kleinen Abteilung hatte Engelbrechten die 160 km lange Eisenbahn zweiundeinenhalben Monat gegen eine zuletzt vierfache Übermacht gehalten und wäre ohne die verräterische Haltung der Dualas noch wesentlich erfolgreicher gewesen. Über diese Kämpfe gibt der in der „Morning Post" vom 5. Februar veröffentlichte Brief eines britischen Offiziers, der

dort beteiligt war, vom 15. Dezember Auskunft: „Das Hauptquartier mit Stab ging am 1. Dezember von Duala nach Mujuka an der Nordbahn ab. Hier war eine Kolonne in der Bildung begriffen, die die Eisenbahn bis zu ihrer Endstation in Besitz nehmen sollte. Kein geringes Unternehmen! Am 3. Dezember brach die Truppe auf und folgte dem Schienenstrang. Die Schwierigkeiten, die ein größerer Truppenkörper beim Vorgehen längs einer schmalen Bahnstrecke im dichten Urwald zu überwinden hat, sind ungeheuere. Offene Formationen sind angesichts eines Gegners ausgeschlossen, der mit allen möglichen, erlaubten und unerlaubten Kampfeskniffen vertraut ist. Wir konnten nie wissen, wann plötzlich das ‚krack-krack-krack' von Maschinengewehren irgendwo in der Front oder Flanke ertönte. Schreckenerregend war das Echo im Walde, besonders wenn die Deutschen eine der gräßlichen Elefantenbüchsen *) abgeschossen, mit den sie die Eingebornen bewaffnet haben. Die Deutschen haben die schlechte Angewohnheit, einige Scharfschützen in den Baumkronen zu verstecken, um das Feuer zu eröffnen, wenn wir in Schußweite kommen. Vor allem ist das ‚Pop-pop-pop' der Maschinengewehre nicht gerade ein nervenstärkendes Mittel. Die Nachtlagerstellen mußten befestigt werden; sie wurden häufig beschossen, so daß starke Patrouillen und Geschütze zur Sicherung nötig waren. Eine weitere unangenehme Überraschung, welche die Deutschen zum Aufhalten unseres Vormarsches erfunden hatten, war die, daß sie mit Dynamit und Steinen beladene Güterwagen auf der Bahnstrecke losließen. Diese waren mit Zündschnur versehen, deren Länge so berechnet war, daß die Wagen in unserer Mitte auseinanderfliegen sollten. Zwei solche Versuche wurden gemacht; beide Wagen explodierten jedoch, ehe sie so nahe gekommen waren, um Schaden anrichten zu können. Nächtliche Beschießungen und falscher Alarm war häufig. Eins meiner fürchterlichsten Erlebnisse ist ein Angriff in der Dunkelheit. Unter diesen Schwierigkeiten drangen wir vor, bis wir zu einer Brücke über einen schnellfließenden Fluß kamen. Diese war natürlich zerstört worden. Unsere Vorhut fiel in einen klug angelegten Hinterhalt. Einer unserer Pionieroffiziere kletterte in den tiefen Einschnitt hinunter, um die Überreste der zerstörten Brücke zu besichtigen, und kam in das Feuer zweier Maschinengewehre; er fiel. Ein anderer Offizier wurde in den Mund getroffen und verlor alle seine Unterzähne. Einer der eingebornen Soldaten erhielt drei Schüsse aus einer Elefantenbüchse. Die erste Kugel riß ihm die halbe Hand weg, die zweite nahm ihm ein Stück aus seinem Bein, die dritte saß ebenfalls im Bein. Wir hatten bei diesem Gefecht ziemliche Verluste; doch auch einige Deutsche mußten das Leben lassen. Solche Erlebnisse geben über das Unvernünftige des Kriegs zu denken. Persönlich

*) Gemeint sind die Gewehre, Modell 71, mit denen ein Teil der Polizeitruppe ausgerüstet war.

habe ich nicht die geringste Feindschaft gegen irgendeinen Deutschen. Hier draußen habe ich verschiedene sehr gute Leute unter ihnen getroffen; *dennoch würde ich mein Bestes tun, sie ins Jenseits zu befördern.* Nachdem von den Pionieren ein Notsteg über den Fluß gelegt war, wurde der Vormarsch fortgesetzt. Wir erreichten am 10. Dezember Nkongsamba. Bis gegen 10½ Uhr wurde hartnäckiger Widerstand geleistet. Hierauf kam ein Parlamentär, um die Orte Nkongsamba und Bare zu übergeben und über den Schutz der weißen Frauen, Kinder und Männer, die in diesen Orten zurückgeblieben waren, zu verhandeln. Die deutschen Truppen waren abgezogen; wir rückten ein. Hierbei erhielten wir einige Schüsse. Dies geschah aber, wie ich glaube, ohne Wissen des deutschen Kommandanten v. Engelbrechten, der den Ruf eines Gentlemans, wie er sein soll, genießt. Die deutsche Flagge am Hospital wurde heruntergeholt. Von deutschen Frauen wurden uns Erfrischungen gereicht. Der Feind hält sich noch in der Nachbarschaft auf; in ein oder zwei Tagen werden wir zum Angriff gegen seinen nächsten Stützpunkt vorgehen, wo er uns wahrscheinlich einen heißen Empfang bereiten wird."

In Bare hatten sich etwa 60 Personen ergeben, Bewohner des Nordgebiets, Männer, die nicht mitkämpften, Frauen und Kinder. Sie waren hierher in Sicherheit gebracht worden, weil die Engländer schwarze Soldaten und Eingeborne angewiesen hatten, die Deutschen einzufangen. Militärische Erwägungen haben davon Abstand nehmen lassen, diese Nichtkämpfer weiter ins Innere zu bringen. Die Engländer haben sie als Kriegsgefangene nach Duala gebracht, wo sie, von Schwarzen bewacht, drei Wochen blieben. Erst nach zehn Tagen erhielten die Frauen und Kinder Erlaubnis, täglich eine Stunde die heißen Räume der Häuser zu verlassen und sich im Freien zu ergehen. Die Verpflegung war schlecht und unzureichend. Mit dem Hilfskreuzer „Laurentic" wurden sie schließlich nach England überführt. Sie wurden an Bord genau so behandelt, wie auf den andern Schiffen, und daraus ist ersichtlich, daß es sich dabei nicht um Roheiten Einzelner, sondern um Anweisungen der britischen Regierung gehandelt hat. Von England aus wurden die Frauen und Kinder nach Deutschland entlassen, die Männer an Bord von auf der Reede von Ryde (Insel Wight) ankernder Schiffe eingeschlossen. Durch die Fortführung der deutschen Ansiedler haben die Engländer erreicht, daß die deutschen Pflanzungen und Handelsniederlassungen von Weißen entblößt der Plünderung und Vernichtung preisgegeben wurden. Und das war der Zweck.

Die ins Land gedrungenen Engländer und Franzosen hatten den Eingebornen auf die Einbringung jedes Deutschen — tot oder lebendig — ein Kopfgeld versprochen. Das hat zu scheußlichen Verbrechen seitens der Schwarzen geführt. Ein Privatbrief vom 16. April 1915 — bestätigt durch

eine von anderer Seite eingegangene Nachricht — meldete die Ermordung zweier Deutschen im Hinterlande von Kampo durch Schwarze. Diese waren von den Engländern und Franzosen mit Hinterladern bewaffnet und in deren Handhabung und im Schießen unterrichtet worden. Man hatte sie dann mit dem Auftrage entsandt, die beiden Deutschen, die man im Besitze amtlicher deutscher Post glaubte, zu töten und die Briefschaften dem Kommandanten in Kampo auszuhändigen. Als die beiden eines Morgens aus ihrer Hütte traten, wurden sie niedergeschossen.

Es darf übrigens angenommen werden, daß die Eingeborenen das milde deutsche Regiment bereits zurücksehnten; denn es ging ihnen unter der neuen Herrschaft herzlich schlecht, da Nahrungsmangel herrschte. Die Franzosen stellten die Küstenneger, besonders die Batanga, zum Holzfällen an, um freies Schußfeld vor ihren Schützengräben zu schaffen. Aus den Farmen konnten diese keine Nahrung holen, ohne von den dort eingenisteten deutschen Patrouillen abgeschossen zu werden. Es war den Eingeborenen befohlen worden, sich der Küste auf eine geringere Entfernung als 35 km nicht zu nähern, um sie an Spionage zu hindern, und dem Gegner die Anwerbung von Trägern zu erschweren. Jeder Schwarze an der Küste verfiel damit den deutschen Kugeln. So wurden 11 bewaffnete Pangwes von einer fliegenden Abteilung bei Kampo erschossen. Die sämtlichen Batangas waren von den Engländern nach Duala übergeführt worden. Das Verhältnis der französischen Senegalesen zu den Kameruneingeborenen war das denkbar schlechteste. Zwischen Kribi und Kampo wußten die Eingeborenen nicht, wohin sie sich wenden sollten. Denn die Senegalesen jagten sie wie wilde Tiere, um sie auszurauben. Anfang 1915 gab es in jenen Gegenden Hunderte von Frauen, denen die Senegalesen die Brüste abgeschnitten hatten. In Longji wurde einem Weißen der Kopf abgeschnitten. Dazu paßt die Bemerkung des Kommandanten eines französischen Kriegsschiffs, der am 22. Dezember 1914 dem amerikanischen Missionar Loewe befahl, sich dauernd zur Vorladung nach Kribi bereit zu halten und mit den Worten schloß: Wenn wir noch irgend etwas Nachteiliges über Sie hören, so lassen wir Sie sofort durch einige Senegalesen holen, dann werden diese wohl nicht mehr als Ihren Kopf bringen. Die Franzosen hatten auf den Kopf jedes weißen Deutschen einen Preis von 100 Francs ausgesetzt. Das scheint selbst den Engländern zu weit gegangen zu sein, und sie haben die Aufmerksamkeit der Franzosen auf diese Vorgänge gelenkt und ihrerseits verboten, daß fernerhin bei der Festnahme eines Weißen farbige Truppen, insbesondere Senegalesen, verwendet werden durften. In Kribi soll um jene Zeit ein Fall vor dem Kriegsgericht verhandelt worden sein, bei dem ein Senegalese einen friedlichen Eingeborenen ohne jeden Anlaß tötete, worauf ein darüber empörter Sierra-Leone-Mann seinerseits den Senegalesen niederschoß. Als Offiziere auf diese Schießerei hin herbeieilten,

konnten sie gerade noch sehen, daß ein anderer Senegalese den Sierra-Leone-Mann ins Jenseits beförderte. In dem Briefe eines Deutschen vom März 1915 heißt es über die Zustände in Duala u. a.: „Nachdem die deutsche Regierung wiederholt mit ihrer Langmut die Dualas nicht aus der Stadt herausbekommen konnte, hat es der Engländer auf eine praktische Art sehr schnell fertig bekommen, indem er nach mehrfachen Aufforderungen einfach mit Maschinengewehren nachhalf; der Erfolg soll ein augenblicklicher gewesen sein."

Diese Vorgänge dürften die Greuel darstellen, auf die der in Duala befehligende britische Brigadegeneral Dobell dem Gouverneur Ebermaier gegenüber hinwies und die er den Deutschen in die Schuhe schieben wollte. Ebermaier protestierte energisch gegen solche Beschuldigungen in einem Schreiben, das Jaunde vom 21. Januar datiert ist. Er führte dem feindlichen General eine große Anzahl von Fällen vor, die erkennen ließen, in wie erbarmungsloser und grausamer Weise die Truppen der Verbündeten auch der am Kriege unbeteiligten Zivilbevölkerung gegenüber stetig vorgingen; wogegen die Deutschen bestrebt gewesen seien, englisches Eigentum in einer Weise zu schützen, die der Kommandant der „Ivy" mit Bewunderung anerkannt habe. Er benutzte diese Gelegenheit, um dem britischen General mitzuteilen, er — Ebermaier — habe die Beweise in Händen, daß die verbündeten Truppen Dumdumgeschosse benutzten. Da das Schicksal der deutschen Kolonien in Europa entschieden werde, so falle die Verantwortung für den Krieg in den Kolonien mit allen seinen Greueln auf Großbritannien und Frankreich; „was hier jetzt brutal von den Verbündeten zerstört wird, bauen wir nach Friedensschluß mit dem Gelde unserer Gegner wieder auf". Diese bewaffneten undisziplinierten Schwarzen gegen deutsche Truppen, was durch eine dem Schreiben beigefügte Anlage für neun Fälle nachgewiesen wurde — am 22. August kämpften auf seiten der Franzosen über 50 von ihnen mit Hinterladern bewaffnete Eingeborene, am 6. September bei Medrin Hunderte mit Vorderladern bewaffnete, Ende September und Anfang Oktober dienten Dualas den Engländern als Aufklärer an der Nordbahn, am 8. Oktober waren Dualas in zahlreichen Booten am Angriff auf Jabassi beteiligt, am 11. Dezember 1914 kämpften Hunderte von Eingeborenen bei Otu mit den Engländern, im Oktober 1914 bewaffneten die Engländer die Häuptlinge des Jabassi-Bezirks mit Gewehren und Patronen, im September oder Oktober 1914 gab die englische Besatzung in Mubi-Meiha dem Ardo Hamaua von Mugulbu ein englisches Militärgewehr mit Dumdumpatronen, in den Bezirken Edea, Dschang und Ossidinge wurden die Eingeborenen von den Engländern gegen die Deutschen mit Feuerwaffen ausgerüstet und dasselbe taten die Franzosen am Sanga, in Iwindo und Wolö-Ntem. — Das müsse die Bestie im Neger wecken und für die von diesen verübten Greuel seien die Verbündeten verantwortlich. Diese Beispiele seien nur einzelne Fälle und

ließen sich leicht vermehren. Wie völkerrechtswidrig englische und französische Truppen vorgingen, wird an einigen Fällen bewiesen, die in einer weiteren Anlage niedergelegt sind. Dort heißt es:

1. In Victoria hat am 3. Oktober der Kapitän Hughes von der „Ivy" in der Woermann-Faktorei verschlossene Behältnisse erbrochen und daraus Zigarren, Zigaretten und Schaumwein ohne Bezahlung „entnommen". Der erste Offizier von der „Ivy" nahm aus Privatwohnungen Uhren und silberne Becher mit.

2. Das Privatvermögen der Katholischen Mission in Deido ist Mitte Oktober 1914 beschlagnahmt worden. Den Vätern und Brüdern dieser Mission wurde an Bord der „Kamerun" ihr persönliches Eigentum weggenommen.

3. Bei der Besetzung von Edea haben die Truppen der Verbündeten Koffer und Schränke aufgebrochen und ihres Inhalts beraubt. Auch das Eigentum der Kultusgemeinschaften wurde nicht geschont.

4. Der bei Nsannakang in Kriegsgefangenschaft gefallene Leutnant Stretton hat während der vorübergehenden Besetzung von Nsannakang zwei goldene Ringe des Zollbeamten Steiner an sich genommen, sie getragen und nach seinem eignen Geständnis noch heute in seinem Besitz. (Ist es aber nicht erstaunlich, daß man diesen Herrn deutscherseits nicht entsprechend bestraft zu haben scheint?)

5. Am 21. Oktober setzten die Engländer bei Jadibo am linken Ufer des Kwakwa-Kriegs etwa 25 farbige Soldaten und ebensoviele Dualas an Land, die die Faktorei von John Holt ausplünderten und niederbrannten.

6. Am 30. Dezember 1914 landeten Truppen der verbündeten Streitkräfte in Longji, erbrachen und plünderten die Faktoreien und schifften sich nach kurzem Feuergefecht unter Mitnahme ihres Raubes wieder ein. Den europäischen Führern kann dieses Verhalten ihrer Leute nicht entgangen sein.

7. In der Nacht zum 30. September wurden die friedlichen Europäer von Bojongo durch farbige Soldaten ohne Europäerführung gefangen weggeholt; ihr schutzloses Eigentum von den mit den Soldaten gekommenen Dualas geplündert.

8. In Meanja wurden in der Nacht zum 15. November 1914 die friedlichen Pflanzer Schulz und Wilhelm von farbigen Soldaten aus den Betten geholt und gebunden abgeführt, ohne daß ihnen Zeit zum Ankleiden gelassen wurde. Als Schulz, der nur einen Schlafanzug trug, nach seinen Kleidern rief, und sein Koch ihm die Sachen brachte, schlugen die Soldaten den Koch und nahmen ihm die Kleider ab.

9. Anfang Oktober wurden Dualas mit Booten betroffen, die mit geplünderten, aus Faktoreien stammenden Waren gefüllt waren.

10. Auf Anordnung des französischen Befehlshabers in Edea sind die Waren der dortigen deutschen Faktoreien an Häuptlinge und Eingeborene verteilt worden, um diese auf seine Seite zu ziehen.

11. Vor der Räumung von Dschang verwüsteten und verbrannten englische Truppen den Ort, und plünderten die Mission. Im Wohnhause des Bezirksamtmanns wurde der Nachlaß des bei Nsannakang gefallenen deutschen Hauptmanns Rausch von den englischen Truppen geplündert, der Rest verbrannt, obgleich derselbe in einem besondern Zimmer lagerte und durch deutliche Kennzeichnung dem Schutz des englischen Befehlshabers besonders empfohlen war.

12. Am 22. Oktober wurde der Posten Bonepupa vom Gegner mit bewaffneten Dualas angegriffen. Das Weib des deutschen farbigen Sergeanten Susa wurde dabei durch Haumesser schwer verwundet.

13. Am 26. Oktober verstümmelten französische Soldaten vor ihrem Abzuge aus Putu die Leiche eines gefallenen deutschen Soldaten in nicht wiederzugebender Weise.

14. Der Leiche eines am 5. Januar 1915 gefallenen deutschen Soldaten wurde von französischen Soldaten ein Ohr abgeschnitten.

15. Nach den Gefechten bei Nsannakang am 6. September 1914 wurden in den englischen Verteidigungsstellungen zahlreiche Dumdumgeschosse, zum Teil noch in der ursprünglichen Verpackung gefunden (folgt Beschreibung derselben). Diese und ähnliche Patronen sind auch in den Gefechten bei Garua am 29. und 30. August 1914 verwendet worden. Die dem Ardo Hanaua von Mugulbu von den Engländern gegebenen Dumdumpatronen werden ebenfalls beschrieben.

In einem Privatbriefe heißt es noch: Wer es in hämischer und höhnischer Weise am besten gemacht hat, ist kaum festzustellen; nur darüber waren sich Franzosen und Engländer einig, daß die Deutschen nicht schlecht genug behandelt werden könnten. Engländer schimpfen auf Franzosen, daß sie die schwarzen Soldaten nicht bezahlen, sondern sie durch Plündern und Raub entschädigen. Die Franzosen schimpfen aber noch mehr auf die Engländer, weil sie alles kommandieren wollen. Die Franzosen leben in Akwa, die Engländer in den bessern Quartieren.

Engelbrechten zog mit seiner Abteilung in der ersten Hälfte des Dezembers durch die Mboebene nach der Hochebene von Dschang. Beim weitern Vordringen des Feindes haben sich hartnäckige Kämpfe um den Besitz des Aufstiegs abgespielt, und zeitweise ist diese Truppe wieder bis Bare vorgestoßen. Nach englischen Nachrichten ist es den Engländern am 2. Januar

1915 gelungen, nach Dschang vorzudringen, und die von Nigerien gegen den Ossindinge-Bezirk anrückenden britischen Massen haben zur selben Zeit Tag für Tag an Boden gewonnen, „obgleich die Deutschen um jeden Zoll Gelände fochten". Am 10. Januar 1915 traten plötzlich die Engländer den Rückzug über Nkongsamba nach Duala an und auch die von Ossindinge vorgehenden britischen Truppen machten kehrt. Die Deutschen folgten und hatten am 19. Januar Inbassi wieder besetzt.

In den ersten Tagen des Oktober ist Victoria, Miselele und Bibundi vorübergehend von den Engländern besetzt worden. Die dort befindlichen Europäer wurden ehrenwörtlich zur Neutralität verpflichtet; in Bibundi wurde das Geld aus verschiedenen Kassen weggenommen, drei Europäer gefangen gesetzt. In Tiko befand sich ein Posten von 30 schwarzen Soldaten unter dem Leutnant d. R. Dr. Keilhack. Als der Feind gegen den Ort vorging, kam es am 1. Oktober zu einem Gefecht, in dem der Führer schwer verwundet wurde; er ist seinen Verletzungen in der Gefangenschaft erlegen. Am Kamerunberge gelegene deutsche Pflanzungen wurden ihres Personals beraubt.

Gegen Buea gingen Franzosen und Engländer Mitte November gemeinsam vor. „Bruix" und „Ivy" bombardierten Victoria und Kakaohafen, wo die Leutnants d. R. Feldmann und Hoffmann mit zwei Zügen schwarzer Soldaten lagen. Dann landeten starke Abteilungen hier und in Tiko, vor deren Übermacht sich die deutsche Schutztruppenabteilung auf Boniadi-Bombo zurückzog. Die feindlichen Truppen gingen von hier aus gegen Buea vor, das auch von Mpunda am Mungo über Ekona bedroht wurde. 100 Weiße und etwa 3000 Farbige unter Befehl des britischen Obersten George waren gegen Buea somit von drei Seiten her im Vormarsch. Leutnant d. R. Dr. Eisler hatte die Annäherungswege befestigt, Hauptmann Gaiser mit etwa 200 Gewehren führte hier die Verteidigung. Am 14. Dezember waren 600 von Tiko kommende Engländer halbwegs bis Dibanda vorgedrungen. Hier hielt Leutnant v. Behr sie mit 40 Gewehren auf; als aber am 25. die andern feindlichen Massen seinen Rückzug abzuschneiden drohten, mußte er den Weg frei geben. Die Abteilung Gaiser ist dann bei Buea größtenteils gefangen genommen worden. Nur den Leutnants d. R. Thiede und Hoffmann ist es möglich gewesen, sich der Umzingelung mit einer Anzahl ihrer Soldaten zu entziehen und nach Johann-Albrechts-Höhe zu entkommen. Auf dem Wege dorthin fielen aber noch Regierungsarzt Dr. Borchert — dem, nachdem er gefallen war, die Engländer die Rote-Kreuz-Binde vom Arme rissen —, Leutnant d. R. Scheer und Zahlmeister Wiese. Nach englischen Mitteilungen scheint es sich um diese kleine Schar zu handeln, von der berichtet wird, daß etwa 10 Europäer und 100 farbige Soldaten einen Überfall auf einen englischen Posten unternommen, sich durch das von Engländern besetzte Gebiet durchgeschlagen und

auf der Regierungsstation Johann-Albrechts-Höhe verschanzt hätten. Bis in den Januar 1915 hat diese Abteilung allen Angriffen getrotzt, so daß eine Unternehmung größeren Stils gegen das kleine Fort nötig geworden sei. Dem widerspricht eine Meldung des Gouverneurs Ebermaier, nach der diese Abteilung noch im November Johann-Albrechts-Höhe vor der feindlichen Übermacht geräumt habe; sie scheint sich dann mit der Hauptmacht bei Dschang vereinigt zu haben. In Buea befanden sich auch nichtkämpfende Männer, Frauen und Kinder. Bei den von einem englischen Major mit dem Regierungs-Assessor Kaiser geführten Verhandlungen wies letzterer auf die Haager Konvention hin, die verbietet, am Kampfe unbeteiligte Zivilpersonen als Kriegsgefangene zu behandeln. Der Major erwiderte herrisch: „Ich bin nicht hierher gekommen, um zu diskutieren; ich befehle." Wenn doch Herr v. Kühlmann sich diesen Mann in Bukarest zum Vorbilde genommen hätte! Das Einvernehmen zwischen den britischen und französischen Offizieren war nach Privatmitteilungen ein schlechtes. Die ersteren haben übrigens in ihnen zum Wohnen überlassenen Zimmern verschlossene Behälter erbrochen, deren Inhalt, Wein, Kleidung und Wäsche, gestohlen. Alle Deutschen sind ebenso behandelt worden, wie die an andern Stellen gefangenen; auch ihr Geld wurde ihnen gegen Quittung abgenommen. Die meisten sind mit dem Dampfer „Appam" nach England gebracht worden. Eine der hier fortgeführten Frauen ist nach ihrer Heimkehr über das Verhalten der feindlichen Truppen eidlich vernommen worden; sie äußerte sich folgendermaßen: „Die Häuser wurden mit Einquartierung belegt, aber nur von Weißen; dagegen wurden die Schwarzen in den Hausgärten untergebracht. Mein Haus blieb frei; es ist mir auch kein Schaden an meinen Sachen zugefügt worden. Dagegen habe ich von andern gehört, daß zahlreiche Sachbeschädigungen und Diebstähle durch die Truppen unter den Augen der Offiziere begangen worden sind. Insbesondere habe ich erfahren, daß einem Oberbeamten aus einem verschlossenen Koffer sehr viel Wäsche, Bilder und andere wertvolle Sachen gestohlen worden sind, daß im Missionshause Tische und Bänke zertrümmert und als Brennholz verwandt worden sind, ebenso die Vorräte der Regierungstischlerei. Ich habe selbst gesehen, daß der Garten der Mission ausgeraubt und zertrampelt worden ist. Auch das Vieh der Mission ist weggenommen worden. Die Verpflegung auf dem Schiff war der Menge nach ungenügend, der Beschaffenheit nach sehr schlecht. Das Eßgeschirr war sehr unreinlich; man ekelte sich davor, es zu benutzen. Die Männer mußten das Essen in einem Raume stehend einnehmen. Es war noch unzureichender als das unsrige. Alle Frauen wurden in Kabinen untergebracht, ebenso die Ehepaare und einige Offiziere und Beamte. Die andern Männer, anfangs auch die Beamten, waren in einem einzigen Raum, dem Eßsaal II. Klasse, untergebracht, auch die Kranken. Zuerst hatten sie keine Betten; später erhielten sie wollene Decken. Die Offi-

ziere, die uns an Bord bewachten, benahmen sich auch gegen uns Frauen höchst unritterlich. Einer zeigte uns öfter Zeitungen mit Lügennachrichten und Beschimpfungen unseres Kaisers, wobei er triumphierend lächelte. Er riß auch einmal einer Dame, die Wintersachen in Empfang nehmen wollte und eine Zeitung in der Hand hielt, diese mit den Worten weg: ‚Das sind keine Wintersachen.' Mir gegenüber erging sich ein Offizier in beleidigenden Ausdrücken gegen unsere Schutztruppe, obwohl er wußte, daß mein Mann bei derselben als Offizier stand. Ehe der Dampfer abging, wurde sämtlichen Deutschen ihr Geld bis auf einen Betrag von 100 M. von Offizieren abgenommen. Über die abgenommenen teilweise sehr bedeutenden Beträge erhielten wir kleine mit Bleistift beschriebene Zettel, auf denen Geldsummen in englischer Währung zu einem auffällig niedrigen, für uns nachteiligen Kurse verzeichnet waren. Die schlechte Ernährung und der Mangel an Süßwasser, der tägliches Baden und häufiges Reinigen der Leibwäsche nicht gestattete, hatten zur Folge, daß bei den Kindern sich Roter Hund, Brechdurchfall und Furunkulose einstellten."

Nach der Räumung von Edea hatten die deutschen Truppen eine Stellung befestigt, die Jaunde decken sollte; auch die Ufer des Kelefluſſes und des Ngwe, eines Nebenflusses des Kele, sowie Dehane waren besetzt. Die gegen diese Stellungen von den Feinden unternommenen Angriffe scheiterten. Der Gegner hatte seinerseits auch Edea stark befestigt und die deutschen Erkundungen gegen den Platz hatten keine Klarheit geschaffen. Trotzdem schritten die deutschen Truppen am 5. Januar zum Sturm, wurden aber mit schweren Verlusten abgewiesen. Nach einem vom 3. März stammenden Brief scheint die feindliche Besatzung aber fortdauernd von deutschen Truppen beunruhigt worden zu sein. Englische Zeitungen sprachen von einem Gefecht am Njong, in dem ein britischer Seeoffizier schwer verwundet worden sei. Nähere Angaben fehlen aber. Bei Mora und Garua hielten sich die deutschen schwachen Abteilungen gegen starke Übermacht. Anfang Januar belagerten 800 Engländer Mora; in Leinde und Tongo bei Garua hatte der Feind 7 Kompagnien und 2 Schwadronen zusammengezogen. Dort fanden Scharmützel statt; von Kontscha aus stieß eine deutsche Patrouille mit 22 Gewehren bis Yola hinein und gelangte nach glücklichem Gefecht wieder an ihren Ausgangspunkt zurück.

Es wurde bereits eines französischen Vorstoßes starker französischer Kräfte in Richtung auf Ngaundere Erwähnung getan, bei dem es sich, wie angenommen wird, um eine Umfassung der deutschen Abteilungen am Bumbe I und Bumbe II in weitem Bogen gehandelt habe. Auf der Linie Dume—Bertua stellten sich ihnen deutsche Kräfte unter dem durch die Abteilung v. Heigelin verstärkten Hauptmann Eymael entgegen. Bei Dakoa, 6 km nördlich Bertua, kam es vom 25. bis 28. Dezember zu für die Deutschen günstigen Gefechten. Südlich des Dume wurde ein feindlicher Versuch, auf Abong-

mbang durchzustoßen, ebenfalls vereitelt. Mitte Februar hielten die deutschen Truppen ungefähr die Linie Dengdeng—Simekoa, ungefähr 40 km westlich von Bertua-Jukaduma. Etwa 50 km östlich von Dume-Station waren Njassi am Dume-Fluß und Bertua von den Franzosen besetzt. Nach Privatnachrichten sollen diese ihre Truppen auf den Kadeï zurückgenommen haben; es scheint infolge von Aufstandbewegungen östlich des Sfanga. Angriffe von Franzosen und Belgiern auf das am Dschah gelegene Molundu am 4. Dezember wurden mit ernsten Verlusten für den Gegner abgewiesen, wobei letzterer unter anderem auch zwei Geschütze verloren hat. Am 22. Dezember aber erneuerte der Feind, diesmal von 13 Dampfern und 2 Barkassen vom Flusse her unterstützt, seinen Angriff, so daß diese Station ihm nunmehr überlassen werden mußte. Die Deutschen suchten ein weiteres Vordringen des Feindes in Richtung auf Lomie in der Linie Eta(Long)—Ngatto (100 km nordwestlich Molundu am Bök-Flusse, einem rechten Nebenfluß des Bumbe)—Bange (am Bumbe 50 km südlich Jukaduma) zu verhindern.

Gegen Ende 1914 drang eine britische Abteilung von 6 Kompagnien mit 10 Maschinengewehren aus Nigeria dem Croßfluſſe folgend in den Ossidinge-Bezirk ein. Die weit schwächeren deutschen Abteilungen zogen sich langsam in das Bergland von Widekum zurück. Anfang Januar ging diese britische Abteilung bis Ossidinge-Nsala zurück und verschanzte sich dort. Hauptmann Adametz folgte dem Gegner und nahm ihm gegenüber Stellung. Dabei sind deutsche Truppen weit in die Calabarprovinz Nigeriens vorgestoßen, haben ein englisches Lager überfallen und Munition erbeutet. Gleichzeitig waren britische Truppen von Süden gegen das Hochland von Dschang marschiert, erzwangen am 2. Januar den Aufstieg Fong-Donera und besetzten den Bezirksamtssitz Dschang. Auch diese Abteilung schloß sich dem Rückzuge der andern an, und verschanzte sich bei Bare und Nkongsamba, um die Nordbahn zu decken, deren Stationen ebenfalls militärisch besetzt waren. Gegen die den Briten folgende deutsche Abteilung erfolgten bis Anfang März eine Reihe heftiger Vorstöße, die unter erheblichen Verlusten für den Gegner abgewiesen wurden.

Die in Jabassi befindliche deutsche Abteilung sah sich durch die bis Dschang vorgedrungenen Engländer mit Umfassung bedroht, räumte deshalb den Platz und ging auf Fontjabesa zurück. Nach dem Rückzuge der Briten besetzte sie Inbassi aufs neue und unterbrach bei Susa die Nordbahn.

Das Küstengebiet. Die französischen Vorstöße von Kribi in das Hinterland waren blutig gescheitert. Ende Januar wurde das hier befindliche französische Schützenbataillon Nr. 2 von Engländern abgelöst, am 25. und 26. Februar kam es bei Longji und Plantation zu Gefechten, in denen dem Feinde Erfolge nicht beschieden waren. Am 28. wurden die im Kribi-Bezirk befindlichen verbündeten Truppen und die eingeborne Bevölkerung nach

Duala übergeführt, da die Ernährung der letzteren in dem völlig verwüsteten Lande auf Schwierigkeiten gestoßen war. Damit befand sich Kribi wieder in deutscher Hand.

Für den Vorstoß auf Jaunde, dem derzeitigen deutschen Regierungssitz, sollte Edea als Stützpunkt dienen. Am 10. Februar drang eine stärkere französische Abteilung von Kopongo in Richtung Babimbi vor, drückte die deutschen Sicherungen bei Lonki zurück, und setzte sich dann bei Kopongo fest. Am 24. und 25. erfolgte ein Vorstoß auf der Edea—Jaunde-Straße, der bis in die deutsche Stellung am Ngwe-Fluß gelangte. Hauptmann Schlosser warf die Franzosen aber mit herangeführten Verstärkungen bis Edea zurück. Ein am 6. März gegen die deutsche Stellung am Ngwe unternommener Angriff scheiterte; am 30. und 31. unternommene Erkundungsvorstöße der Verbündeten südöstlich Edea endeten mit einer Niederlage des Feindes, der auch hier auf Edea zurückgeworfen wurde.

Anfang April gingen englisch-französische Truppen, deren Stärke auf 4000 Mann geschätzt wurde, gegen die Kele—Ngwe-Stellung vor, die erst geräumt wurde, als eine englische Umgehung sie erzwang; die Flußübergänge wurden zerstört, die Bahnstation Eseka wurde aufgegeben. Angriffe auf eine weiter rückwärts angelegte deutsche Stellung scheiterten unter ernsten feindlichen Verlusten.

Abgesehen von einigen in der Njong-Mündung liegenden feindlichen Dampfbeibooten war die Batanga-Küste vom Feinde frei. Als eines der Boote eine Erkundungsfahrt den Fluß hinauf unternehmen wollte, geriet es in deutsches Maschinengewehrfeuer und wurde versenkt.

Kampo wurde vom Feinde gehalten, die dortige Besatzung durch Truppensendungen aus Gabun erheblich verstärkt. In kleinen Gefechten bei Kampo scheuten die Engländer vor Verletzung des spanischen Hoheitsgebietes nicht zurück; so setzten sie von dem spanischen Milong Truppen an, und die Aufstandsbewegung der Ayameken-Leute im spanischen Muni, die zur Ermordung der deutschen Kaufleute Lehning und Arms sowie zu einem Einfall in das deutsche Gebiet führte, ist auf englische Umtriebe zurückzuführen.

Der Süden. Nach dem Eintreffen von Verstärkungen hatten die Franzosen den Wolö-Fluß überschritten, während die deutschen Truppen vor der Übermacht fechtend auf Ojem zurückgingen. Am 15. Februar mußte auch diese Station geräumt werden, da die gesamte Bevölkerung zum Feinde übergegangen war. Diese Haltung der Eingebornen ist nicht verwunderlich, da sie erst nach dem Marokko-Abkommen unter deutsche Herrschaft gelangt war. 10 km nördlich Ojem gingen die Franzosen bei Assok in Stellung.

Eine zweite französische Säule besetzte die Posten Minkebe und Ngara-Binsam, und ging auf Akoasim vor. Am 22. Dezember 1914 war Molundu von den Franzosen besetzt worden; die Deutschen hielten die Linie Eta—

Ngato—Jukaduma; auf dem Anmarschwege von Molundu drangen französische Abteilungen über Eta—Ngoida—Nkul und über Ngato—Besam gegen Lomie vor. Am 12. und 17. Februar schlug Hauptmann Henner die auf Eta marschierende Säule zwar bei Alad, und am 1. und 9. bis 11. März bei Suanke, mußte aber schließlich doch nach weiteren heftigen Kämpfen auf Eta und Ngoida zurückweichen. Hier übernahm Hauptmann v. d. Marwitz die Führung, der vom Dume-Fluß über den Dscha-Posten herbeigeeilt war. Am 22. März wurde die befestigte französische Stellung Eta—Ngoida angegriffen. Marwitz wurde beim Beginn des Gefechts tödlich verwundet; Hauptmann Henner übernahm die Führung; zwei Schützengräben waren genommen, als auch dieser beim Sturm auf den dritten fiel.

Auf dem Wege Molundu—Ngato gingen Franzosen vor, die auch starke Kräfte gegen Jukaduma abgezweigt hatten. Die dort stehende schwache Besatzung zog sich auf Lomie zurück. Von Jukaduma stießen die Franzosen auf dem Madum-Fluß und über Momie gegen Ngato vor. Nach erbitterten Kämpfen vom 23. bis 28. März bemächtigten sie sich des letztgenannten Ortes. Die Deutschen hatten eine Stellung am Libo(Libe)-Fluß eingenommen. Am 31. März wurden sie nach siebentägigen schweren Kämpfen von den Franzosen gezwungen, dieselbe zu räumen. Diese hatten aber trotz der geringen Zahl und der unzureichenden uns zur Verfügung stehenden Kampfmittel so schwere Verluste erlitten, daß sie erst Verstärkungen abwarten mußten, ehe an ein weiteres Vorgehen gegen Besam zu denken war. Dieses liegt etwa 50 km südwestlich Lomie an der Straße, die nach Molundu führt. Dank der günstigen Transportverhältnisse wurde es jedoch den Franzosen möglich, den Vormarsch nach kurzer Zeit wieder aufzunehmen, so daß sie am 23. Juni Lomie besetzen konnten. Von hier sollte auf Dscha-Posten vorgegangen werden.

Der Osten. Die deutsche Ostabteilung war trotz ihrer Erfolge auf Dume-Station zurückgedrückt worden; Bertua in Feindeshand gefallen und von diesem befestigt worden. Französische Streifen drangen von Bertua auf Kunde und Dengdeng, von Njassi auf Abong—Mbang vor. Die Senegalesen plünderten das Land, und zerstörten, was sie nicht mitschleppen konnten. Kaum retteten die Leiter der Faktoreien das nackte Leben. Durch fortgesetzte Angriffe auf seine Front und durch Umgehung seiner rechten Flanke gelang es jedoch dem Führer der deutschen Ostabteilung, Hauptmann Eymael, die Franzosen zur Aufgabe von Bertua zu zwingen. Hier hatte das Eingreifen des Hauptmanns v. d. Marwitz, der von Jukaduma her auf den linken französischen Flügel gedrückt hatte, wesentlich zu diesem Erfolge beigetragen. Auch Njassi mußten die Franzosen wieder räumen. Sie zogen sich hinter den Kadei-Fluß zurück, wo sie Baturi besetzten und Gasa verschanzten. Mitte März ermöglichte das Eintreffen von Verstärkungen dem französischen Führer, seine Truppen den Dume aufwärts vorzuschieben und Molambi — 20 km aufwärts

Domi — zu besetzen. Am 28. Juli konnte sich der Franzose des Ortes Lomie, dann auch Ngangelas bemächtigen, so daß er auf der Linie Lomie—Ngangela—Baturi stand.

Der Norden. Ein gut ausgebildetes Telegraphennetz hatte es den Verbündeten ermöglicht, von Nigerien und dem französischen Militärbezirk Tschad den im Norden der Kolonie befindlichen deutschen Truppen weit überlegene Massen zur Eroberung desselben nach einem einheitlichen Plan anzusetzen. So war am 27. August 1914 eine englische Abteilung gegen die bei Mora stehende dritte deutsche Kompagnie vorgegangen. Von dieser war ein Zug nach Kusseri abgeordnet. Trotzdem wurde — wie schon berichtet ist — der Brite geschlagen. Das zweite Bataillon der West African Frontier Forces wurde am 29./30. August fast vernichtet; nur Trümmer retteten sich über die Grenze zurück. Ähnlich war es zunächst den Franzosen ergangen; ein Überfallversuch auf den Posten Kusseri, der von 2 Europäern und 24 farbigen Soldaten besetzt war, mißlang völlig. Erst am 25. September konnten sie Kusseri besetzen, dessen Besatzung sich durchschlug, und mit der Abteilung v. Raben am Mora-Berge vereinigte. Dorthin entsandte die französische Führung ein Bataillon mit Maschinengewehren und Geschützen den Engländern zur Verstärkung, so daß die Verbündeten dort über 3 englische und 4 französische Kompagnien, eine der französischen war beritten, verfügte. Zwei von ihnen unternommene Angriffe wurden abgeschlagen, und so begnügte man sich damit, den Platz einzuschließen.

Als Hauptmann Dühring hiervon erfuhr, war er in Eilmärschen auf Mora marschiert, nachdem er am 21. August die französische Militärstation Behagle (Lai) am oberen Logone erstürmt, und die Besatzung verjagt hatte. Südlich Mora warfen sich ihm Teile der französischen Einschließungsgruppe unter Oberstleutnant Brisset entgegen. Es kam zu heftigen Kämpfen, die Dühring abbrechen mußte, als die Meldung einging, daß britische Truppen auf der Mubi-Straße im Anmarsch seien. Am 12. Dezember räumte Dühring Marua. Die Bevölkerung in diesem Teile der Kolonie erwies sich als deutschfreundlich, woraus zu erkennen ist, daß die Verwaltung sie richtig behandelt hatte, nachdem der Fanatismus der Garua-Leute im vergangenen Jahrzehnt mehrfach Anlaß zum Einschreiten gegeben hatte. Da von Garua her eine große feindliche Übermacht heranzog, so mußte der in Mora eingeschlossene Hauptmann v. Raben seinem Schicksale überlassen werden.

Hauptmann Dühring war von Marua auf Gebirgswegen über Gutschuni nach Garua geeilt. Die Engländer wichen nach Sforau aus. Dühring bemächtigte sich durch einen kühnen Handstreich am 19. Dezember des auf nigerischem Gebiet angelegten englischen Lagers bei Bila-Malabo, und vernichtete dort große Vorräte von Kriegszeug. Am 29. Dezember geriet die Vorhut der französischen Abteilung Brisset, der mit 4 Kompagnien Dühring

von Marua her gefolgt war, bei Barbu am Mao-Kabi in einen gelegten Hinterhalt. Am 14. Januar vereinigte sich Brisset bei Tongo, 7 km östlich Garua, mit der von Major Webb-Bowem geführten britischen Abteilung. Brisset verschanzte sich bei Tongo; sein Versuch, sich der 5 km nordwestlich Garua gelegenen Jambulla-Dörfer zu bemächtigen, wurde durch einen Ausfall Dührings, der bei Garua eingeschlossen worden war, vereitelt. Das englische Lager befand sich bei dem am Benue gelegenen Dorf Bogoli in einem taktisch sehr starken Gelände.

Hauptmann Weyse war mit 9 farbigen Soldaten über das Mandara-Gebirge nach Garua gelangt, das von etwa 2 Kompagnien eingeschlossen worden war, nachdem Versuche, die Stellung Dührings mit stürmender Hand zu nehmen, unter blutigen Verlusten der Angreifer abgewiesen worden waren. Trotzdem gelang es dem Hauptmann Frh. v. Crailsheim, der hier ebenfalls eingekreist war, Garua unbemerkt verlassen. Nach Zurücklassung einer für die Sicherung als ausreichend erachteten Besatzung marschierte er nach Tschamba und vereinigte sich mit dem von Banjo herbeigeeilten Hauptmann Schipper.

Am 29. April 1915 griff er den 40 km östlich Yola gelegenen und stark befestigten englischen Etappenort Gurin an. Der Sturm wurde abgeschlagen und Crailsheim kehrte nach Garua zurück; ein gegen seine Flanke versuchter englischer Vorstoß wurde von dem Hauptmann d. R. Dr. Fuchs abgewiesen. Am 31. Mai begann die Beschießung Garuas mit schweren englischen Geschützen, die auf dem Benuë herangeschafft worden waren. Die beiden in Garua befindlichen 6 cm-Gebirgsgeschütze waren dagegen ohnmächtig. Nach mehrtägiger Beschießung waren die Befestigungen und die nur schwach eingedeckten Unterstände zerstört. Die Widerstandskraft der dem schweren feindlichen Feuer schutzlos ausgesetzten farbigen Soldaten begann zu erlahmen. Ein am 9. Juni unternommener Durchbruchsversuch mißlang. Nur einem Teil der farbigen Soldaten war es möglich, über den Hochwasser führenden Benuë zu gelangen, und auf Ngaundere zu entkommen; viele ertranken in der reißenden Flut oder fielen unter dem feindlichen Maschinengewehrfeuer; der Rest mußte nach Garua zurück, wo nach nochmaliger schwerer Beschießung am 10. Juni die weiße Flagge gehißt wurde. Die noch vorhandenen Kriegsvorräte waren teils nach Banjo abgeschoben, teils nach Möglichkeit vernichtet worden. 27 Europäer fielen hier in Gefangenschaft, und wurden nach England oder Nordafrika übergeführt; der Gegner bewilligte den Offizieren das Seitengewehr.

Die dadurch freigewordenen verbündeten Streitkräfte traten nunmehr den Marsch nach Süden an. Auf der Ngaundere-Straße folgten stärkere Abteilungen den aus Garua entkommenen farbigen Soldaten, deren Zahl auf 200 geschätzt wird. Die in Ngaundere befindliche schwache deutsche Besatzung

vermochte die Stadt nicht zu halten, die deshalb am 27. Juni geräumt wurde. Ein wenige Tage später versuchter Sturm durch deutsche Truppen, die sich des Ortes wieder bemächtigen wollten, scheiterte.

Am 18. Juli wurde das 100 km weiter westlich gelegene und nur schwach besetzte Tingere vom Feinde überraschend angegriffen und genommen. Als von dort feindliche Streifen nach Süden vorstießen, wurden sie zurückgewiesen. Ein deutscher Versuch, Tingere zurückzunehmen, mißlang ebenfalls.

Von Garua vorgehende verbündete Streitkräfte erschienen am 25. Juni vor Kontscha. Hier befand sich eine schwache Sicherung der von Hauptmann Schipper geführten Truppen, deren Hauptmacht bei Banjo stand und eine kleine Abteilung zur Besetzung des an der nigerischen Grenze gelegenen Postens Karbabi vorgeschoben hatte. Von diesem aus hatte Schipper verschiedene kühne und erfolgreiche Einfälle in die Provinzen Yola und Muri ausgeführt; so eine Streife vom 4. bis 8. April nach Mutum Biu am Benuë, wo Dienstgebäude und Telegraphenanlagen zerstört worden waren. Eine andere Abteilung hatte am 7. April von Mao Kali — 55 km südwestlich Yola — englische Truppen in die Flucht geschlagen. Auch an dem Vorstoß gegen Garua war, wie berichtet wurde, Schipper beteiligt gewesen. Gegen die starke feindliche Übermacht war Kontscha nicht zu halten. Die Abteilung zog sich nach kurzem Gefecht auf Banjo zurück; der Feind blieb in Kontscha und folgte nur mit schwachen Streifabteilungen. Am 6./7. kam es bei Dodo zum Gefecht.

Oberstleutnant Zimmermann wollte die deutschen Truppen auf dem Ngaundere-Hochlande zusammenziehen, um die zahlenmäßige feindliche Überlegenheit durch die Ausnutzung der inneren Linie teilweise auszugleichen. Die darauf bezüglichen Befehle waren in feindliche Hand gefallen und hatten den schnellen Vormarsch des Gegners auf Tibati und Ngaundere zur Folge, der den deutschen Operationsplan vereitelte. Dieser wäre allerdings schon durch den Fall von Garua hinfällig geworden, da die dort verlorenen Geschütze und Kriegszeugvorräte unersetzlich waren. Aber auch die ungeheure artilleristische Überlegenheit, die in Garua so augenfällig geworden war, und auch den Verlust der Monso-Stellung herbeigeführt hatte, sprach gegen ein solches Vorgehen. Auf dem übersichtlichen Steppengebiet des Hochlandes mußte dem Geschütz eine entscheidendere Rolle zufallen als in den Urwäldern des Jaunde-Landes. Diese Überlegung dürfte es gewesen sein, die den Oberstleutnant Zimmermann veranlaßt hat, die Stütze derVerteidigung in den Jaunde-Bezirk zu verlegen, von wo aus es auch leichter war, die Verbindung mit Bata im neutralen Muni-Gebiet zu sichern. Diese Abänderung des Planes machte große Truppenverschiebungen nötig, die an die Marschleistungen von Soldaten und Trägern sehr große Anforderungen stellten, die noch durch die Regenzeit und die Ungunst der Witterung erhöht wurden.

Das Küstengebiet. Das Küstenvorland östlich Edea war auch weiterhin der Schauplatz heftigster Kämpfe. Am 14. April hatten verbündete Truppen den Übergang über den Kele und Ngwe erkämpft und sich östlich dieser Wasserläufe verschanzt. Nach 16stündigen schweren Kämpfen mußte auch die Stellung am Ndupe, einem rechten Nebenfluß des Kele, von dem Deutschen geräumt werden. Die Engländer folgten, eroberten Wum-Biage, und überschritten den Ndupe, an dessen Ostufer sie sich verschanzten, und drängten die weit schwächeren deutschen Truppen langsam auf den Weststrand des Kameruner Hochlandes über Matem hinaus zurück, das sie am 2. Mai besetzten.

Die Franzosen gingen an der Mittellandbahn vor, nahmen Bidjoka (Sende), am 11. Mai Eseka. Da griffen deutsche Unterstützungen in Flanke und Rücken des Feindes ein. Am 13. Mai stieß Feldwebel Mellenthin von Tima-Long am Njong gegen So-Dibango vor, zunächst allerdings ohne Erfolg; als einige Tage später Hauptmann Schlosser über Eseka auf Bidjoka sich mit Mellenthin vereinigte, konnte der Abmarsch der Franzosen nach Norden festgestellt werden; die Mittellandbahn war von ihnen geräumt. Bidjoka und Eseka wurden von den deutschen Truppen wieder besetzt.

Gleichzeitig erschienen in der linken Flanke und im Rücken der Engländer deutsche Truppen unter Hauptmann Adametz vom Sanaga her. Am 12. Juni überfiel dieser einen englischen Transport, erbeutete 500 Lasten und fügte vom 19. bis 26. den Engländern in verschiedenen Gefechten großen Schaden zu.

Inzwischen setzte Major Haedicke auf den in der Flanke bedrohten Feind zum Gegenangriff an. In schweren Gefechten wurden die Verbündeten vom 13. bis 18. bis zum Kele und Ngwe zurückgeworfen. Einen mit frischen Kräften geführten feindlichen Gegenstoß mußten die Deutschen zwar zunächst weichen, doch vermochte sich der Gegner in der gewonnenen Stellung nicht zu behaupten, und mußte bis zur Kele—Ngwe-Stellung zurückgehen. Auch ein am 10. Juli unternommener englischer Vorstoß nach Nordosten vermochte daran nichts zu ändern.

Am 20. Juli besetzten feindliche Truppen Nkonga, und griffen am 24. die deutsche Ndupe-Stellung an, die erst geräumt wurde, als nach Abweisung von vier Stürmen eine drohende Umfassung zum Rückzuge an den Mbila-Fluß zwang. Aber auch hier ging der Feind am 26. an den Ngwe zurück.

Südlich Edea waren im März feindliche Vorposten bis nach Mbambe am Sanaga, 13 km vom Bahnhofe Edea, zurückgedrängt. Eine deutsche Streife setzte über den Fluß, zerstörte die Bahn und den Telegraphen der Haltestelle Kilometer 68 nördlich Edea und schlug sich, als sie den Rückweg verlegt fand, zu dem deutschen Vorposten an der Straße Edea—Babindi durch.

Ende Mai landeten feindliche Truppen zwischen Etina und Dehane,

mußten sich aber bald wieder einschiffen. Eine Bande bewaffneter, aber nicht uniformierter Eingeborner unter Führung französischer Soldaten wurde am 7. Juli am unteren Lukundje zersprengt; Etima und Dehane am Njong wurden zeitweise vom Feinde heimgesucht, aber die Eindringlinge immer wieder nach kurzer Zeit zur Einschiffung gezwungen.

Am 20. Juni war Kribi wieder einmal beschossen, das Zollhaus nun gänzlich zerstört worden. Den von Kampo und dem 15 km stromaufwärts gelegenen Dipikar unternommenen Vorstößen blieb ein Erfolg versagt. Am 19. Juli hatten starke französische Kräfte mit Artillerie und Maschinengewehren auf der Amban-Straße einen Zug ins Innere angetreten; am 3. August wurden sie am Berge Ekob geschlagen und zum Rückzuge gezwungen.

Der Süden. Im April hatten die Franzosen die von den Deutschen geräumte Station Ojem besetzt und am Kje bei Assok eine befestigte Stellung angelegt. Sie waren aus dieser nicht herauszuwerfen, da die Unterdrückung eines Aufstandes der Ntun-Leute Truppen in Anspruch nahm, die sonst für ein Vorgehen gegen Assok verfügbar gewesen wären. Dazu kam, daß die Franzosen englische Verstärkungen erhalten hatten, so daß die Deutschen vor dieser Übermacht sogar zurückgehen mußten. Bis zum Ntem zogen sie nördlich, und hielten südlich davon nur Bitam fest, das gut befestigt und ausgerüstet worden war. Es wurde am 23. Juni vom Feinde eingeschlossen. Feindliche Vorstöße aus der Linie Bitam—Ambam wurden 7 km von Bitam entfernt zum Stehen gebracht. In der Nacht zum 17. Juli schlug sich die in Bitam eingeschlossene deutsche Besatzung durch, und vereinigte sich mit der bei Uebang stehenden deutschen Hauptmacht, die am 19. heftige feindliche Angriffe abzuwehren hatte. Über den Kje gegangene feindliche Streitkräfte wurden, nachdem sie vorübergehende Erfolge gehabt hatten, wieder über den Fluß zurückgeworfen, die Linie Ntem—Kje von den Deutschen behauptet.

Im Bezirk Ngara-Binsam war Minkebe vom Feinde stark befestigt und besetzt. Eine von hier gegen Akoasim vorstoßende feindliche Abteilung wurde bei Bomenkolo am 9. April geschlagen.

Von Akoasim aus unternahm Hauptmann Liebe mit einer Kompagnie eine Erkundung gegen Missum-Missum. Anfang Juli stieß er über Alade-Makei gegen Lomie vor, das am 25. Juni von belgischen und französischen Truppen besetzt worden war, mußte vor der feindlichen Übermacht aber wieder über den Dscha zurück; nur Alada-Makei konnte vorläufig behauptet werden. Der verfolgende Feind wurde über den Mokumi-Fluß, 15 km östlich Alade, zurückgeworfen. Schließlich aber erzwang die Übermacht des Feindes die Räumung von Alade-Makei und die Zurücknahme der deutschen Truppen über den Dscha. Ein durch Artilleriefeuer vorbereiteter feindlicher Versuch, den Fluß zu überschreiten, wurde vereitelt.

Der Südosten. Von drei Seiten war der Feind gegen Lomie vorgegangen; am linken Flügel auf der Straße Suanke—Eta—Ngoila; hier mußte die schwächere deutsche Abteilung Henner zunächst bis Ngoila weichen. Mit Hilfe der durch Hauptmann v. d. Marwitz herangeführten Verstärkungen wurde der Feind bei Kudong angegriffen und so geschwächt, daß sein Vorgehen hier ins Stocken kam. Ähnlich erging es der zweiten über Assobam auf Lomie marschierenden feindlichen Säule. Der deutsche Widerstand auf der Kolio-Linie war nicht zu brechen. Die feindliche Hauptmacht ging von Molundu über Ngato-Besam vor. Urwald, Wasserläufe, Sümpfe und Felsen waren hier der Verteidigung günstig. Nach heftigen Kämpfen erst konnte der französische Oberstleutnant Hutin Ende März Ngato besetzen. 12 km westlich davon lag die von den deutschen Truppen zur Verteidigung eingerichtete Stellung am Monessem-Fluß. Am 13. Mai mußte sie geräumt werden; 20 km westlich Monso traf Hutin aber bereits auf erneuten Widerstand. Die deutsche Stellung wurde eingeschlossen und am 31. gelang es einem Teil der dort stehenden deutschen Truppen, sich nach Lomie durchzuschlagen, der Rest mußte sich am 1. Juni ergeben. Auf beiden Seiten waren hier die Verluste schwer, 2 Maschinengewehre fielen in französische Hand. Von dem durchgebrochenen Teil meuterte, anscheinend aufgehetzt von drei bei ihm befindlichen Regierungskanzlisten, eine Anzahl der farbigen Soldaten, die nach Akomo-Linga und Sangmelina zogen und durch gegen sie abgesandte deutsche Truppen zersprengt wurden; ein Teil von ihnen ist zu den Franzosen übergelaufen.

Vergeblich wurde in einer Stellung am Moanja-Bach, 25 km südöstlich Besam, noch einmal versucht, den feindlichen Vormarsch auf Lomie aufzuhalten. Nach völliger Zerstörung mußten die genannten Orte dem Feinde überlassen werden. Dieser wandte sich mit einem Teil gegen die von Akoasim über Alade-Makei vorgestoßene Abteilung Liebe, mit dem andern gegen die sich auf den Dscha-Posten zurückziehenden deutschen Truppen; am 10. Juli konnte dieser nach erbitterten Kämpfen von den Franzosen besetzt werden.

Der Osten. In den ersten Monaten des Jahres 1915 hatte Hauptmann Eymael den bis Bertua vorgedrungenen, seinen eigenen Kräften überlegenen Feind über den Kadei zurückgeworfen. Die französische Stellung verlief damals von dem am Dume liegenden Molambi über Ngangelag nach Jukaduma. Der weit nach Norden ausholende Vorstoß einer deutschen Abteilung von Dengdeng über Bagari auf Gasa gegen die rückwärtigen feindlichen Verbindungen hatte nur einen moralischen Erfolg. Feindliche Angriffe auf die deutschen Stellungen bei Gadji, Bari, Kilussa, Bimbo und im Mensuma-Gebiet mißlangen. Erst nach dem Eintreffen von Verstärkungen konnten die Franzosen am 23. Juni Gadji besetzen und die Deutschen in die Linie Tschetschari (östlich Bertua) Njaffi—Bokaiesse, etwa 5 km östlich Ngangela,

zurückdrängen. Es kam zu Scharmützeln; ein ernster gemeinter französischer Vorstoß auf der Straße Beri—Bertua wurde zurückgewiesen.

Bei Gadji wurden die Franzosen geworfen. Am 20. Juli wurde Tschetschari von ihnen genommen. Um die Stellung am Ntingi-Fluß, östlich Bertua, wurde in erbitterten Kämpfen gerungen, in denen Hauptmann v. Briesen den Heldentod fand. Den auf Bertua weichenden deutschen folgten überlegene französische Kräfte, die am 22. den Ort besetzten. Auch die Dume-Station mußte dem Feinde überlassen werden, der den zurückweichenden Deutschen hart nachdrängte. Ebensowenig war Abong-Mbang zu halten; es blieb nach Angriff und Gegenstoß in feindlicher Hand. Der weitere deutsche Rückzug scheint auf Akono-Linga erfolgt zu sein; der Feind folgte bis zum Ndunge-Sumpf, erreichte auf der südlich des Njong nach Westen führenden Straße Mbidolong, und auf der Straße Dume-Station—Gele-Menduka des halbwegs nach Gele-Menduka gelegene Fos.

Der Norden. Oberst Cunliffe trat von Garua im Juli 1915 den Vormarsch gegen Banjo auf der Straße nach Kontscha—Dodo über den Gendera-Paß an, während eine dem Major Mann unterstellte britische Abteilung über Gaschaka-Jacuba marschierte, um bei Gandua das Hochland zu erreichen. Die Deutschen waren zu schwach, um das hindern zu können; sie wichen fechtend zurück. Am 16. August erreichte der Feind das bereits auf dem Hochlande liegende Sambolabo, ging von dort jedoch wieder auf Dodo zurück. Ob es sich um eine Erkundung oder einen Täuschungsversuch dabei gehandelt hat, ist nicht klar geworden.

An der Gaschaka-Straße griffen die Engländer die deutsche Stellung bei Gaschaka-Jakuba, die ihnen vom Lamido von Gaschaka verraten worden war, zwar zunächst vergeblich an, konnten sich des genannten Ortes aber am 16. Juli bemächtigen. Am 27. September wurde Gandua von ihnen überraschend angegriffen und genommen. Der Verlust des Gandua-Passes zog die Aufgabe des Gendera-Passes nach sich; die hier befindliche deutsche Abteilung zog sich auf Mao-Banjo zurück. Hier kam der englische Vormarsch zunächst zum Stillstande; erst am 24. Oktober ist die Station Banjo von den Briten besetzt worden. Die deutsche Abteilung, die hier gestanden hatte, zog sich in eine Bergstellung zurück, die von den Engländern eingeschlossen und vom 4. November an bestürmt wurde. Da keine Aussicht auf Entsatz war, brach die aus 23 Europäern und 200 farbigen Soldaten bestehende Besatzung während eines Gewittersturms in der Nacht zum 5. November durch die feindlichen Linien. Der tapfere Hauptmann Schipper, der hier geführt hatte, war bereits am 4. gefallen.

Zu den wenigen beim Durchbruch Vermißten gehörte der Vizefeldwebel P. Von seinem farbigen Jungen begleitet, war er, im Gebirge umherirrend, den Engländern in die Hände gefallen. Man fand bei dem Jungen

Halbmantelgeschosse, wie sie die Europäer bei der Jagd verwenden. P.s Beteuerungen, daß sie nur für Jagdzwecke bestimmt seien, wurden nicht als überzeugend angesehen. Man stellte ihn vor ein Kriegsgericht, ließ ihn durch dasselbe zum Tode verurteilen, und „begnadigte" ihn zu 20jähriger Gefängnisstrafe. Es läßt das erkennen, wie die Briten zwar für sich das Recht in Anspruch nehmen, im Kriege überall Dumdum-Geschosse zu verwenden, aber es mit drakonischen Strafen ahnden, wenn bei einem Deutschen solche Geschosse gefunden werden, auch wenn ihm nicht nachzuweisen ist, daß er sie im Gefecht gebraucht hat. Die deutsche Schutztruppe in den Kolonien hat in den Gefechten nur vorschriftsmäßige Munition verwendet. In Togo war die gesamte, in Kamerun ein Teil der Schutztruppe, hauptsächlich Reserveabteilungen, mit der Jägerbüchse M. 71 ausgerüstet, deren Bleigeschosse schwere, mitunter an die Wirkung von Dumdum-Munition erinnernde Wunden schlagen. Aber auch das Vorhandensein von Dumdum-Geschossen oder angefeilter S-Patronen ist kein Beweis für die Verwendung solcher Munition im Gefecht; sie wurde vielmehr lediglich auf der Jagd benutzt. Für die deutschen Truppen und die Bevölkerung des Schutzgebiets, die von jeder Lebensmittelzufuhr abgeschlossen waren, bildete selbsterlegtes Wild die alleinige Quelle der Fleischversorgung. Da die S-Munition wegen der Kleinheit des Kalibers und der großen Geschoßgeschwindigkeit für Jagdzwecke wenig geeignet ist, so mußte die Verwendung von aus Privatbeständen stammenden Dumdum-Geschossen und angefeilten S-Patronen zu Jagdzwecken während des Krieges gestattet werden. Auch der Besatzung von Garua ist der Vorwurf gemacht worden, daß sich im Besitz von Europäern angefeilte Patronen befunden hätten; Hauptmann Frh. v. Crailshaim hatte den Obersten Cunliffe sofort über den Tatbestand aufklären können. Hauptzweck bei dem Verfahren gegen P. ist wohl gewesen, einen Fall zu schaffen, durch den „bewiesen" werden soll, daß die Deutschen Dumdum-Geschosse verwendet haben, die Verbandsmächte damit also nicht allein stehen.

Oberst Cunliffe hat sich in Tibati mit den von Ngaundere und Tingere kommenden englischen und französischen Abteilungen vereinigt.

In der Nacht zum 14. September wurde die bis an die Straße Joko-Kunde vorgeschobene Abteilung des Leutnants d. R. Havemann von Franzosen überraschend angegriffen. Trotzdem wurden letztere zersprengt und Vorräte erbeutet. Auf dem von Ngaundere und Tingere nach Tibati führenden Straßen kam es im August und September 1915 zu Scharmützeln; bei Alum, 100 km südwestlich Ngaundere, fanden am 21./22. Oktober leichte für die Deutschen günstige Gefechte statt. Anfang November wurde die nördlich Tibati stehende schwache deutsche Sicherung auf Joko zurückgedrängt; Tibati besetzte der Feind am 3. November.

Nordwestliches Grenzgebiet. Hier kam es im August und September nur zu Plänkeleien; erst Mitte Oktober überschritten stärkere britische Kräfte die Grenze, griffen am 16./17. den Posten Kenta an und wurden unter Verlusten abgewiesen.

Im Ossidinge-Bezirk griffen die Engländer am 24. September die deutsche Stellung bei Bakumba erfolglos an; später aber gelang es ihnen, die deutschen Sicherungen zurückzudrängen und von Ossidinge auf der über Bakumba-Widekum nach dem Bati-Hochlande führenden Straße vorzumarschieren, und am 22. Oktober Bamenda zu besetzen. Auch hier konnte es nur die Aufgabe der Schutztruppe sein, den Vormarsch zu verzögern. Am 15. Oktober überschritten stärkere britische Kräfte den Nkam auf der Straße Barl-Mbo, und besetzten am 18. Sandschu. Über Mbo marschierten sie über Fogondeng, wo sie auf Widerstand stießen. Die Orte an der Batangaküste wurden wiederholt von Schiffen bombardiert.

Zwischen Edea und Jaunde hatte Ruhe geherrscht; die deutschen Kräfte waren durch Entsendung von fast 3 Kompagnien zur Unterstützung der im Süden hart ringenden deutschen Abteilungen zu sehr geschwächt, um an anderes als kleine Handstreiche denken zu können. Von letzteren ist die Sprengung der soeben wiederhergestellten Brücke der Mittellandbahn bei Kilometer 109 am 18. September durch Leutnant d. R. Lehmann erwähnenswert. Auch der Feind hielt sich ruhig; erst am 7. Oktober begann er sich nach dem Eintreffen beträchtlicher Verstärkungen zu rühren, drängte die deutschen Vorposten auf der Straße Edea-Jaunde über den Ndupe-Fluß und griff am 8. die Mbila-Stellung an; durch Flankenbedrohung wurden die Deutschen nach zweitägigem schweren und für die Angreifer sehr verlustreichen Kämpfen gezwungen, die Stellung zu räumen. Die Engländer folgten, und erreichten Ende November den Puge, einen linken Nebenfluß des Sanaga.

Die Franzosen gingen von So-Dibanga der Mittellandbahn folgend und die alte Jaunde-Straße benutzend vor. Am 13 griffen sie nach vorhergegangenen Scharmützeln die deutsche Hauptstellung an. Sie wurden abgewiesen, und konnten auch an den folgenden Tagen keine Erfolge erfechten. Erst am 23. Oktober wurde die deutsche Stellung durchbrochen. Bidjoka (Sende) fiel am 25. in des Feindes Hand, während sie an der alten Jaunde-Straße am gleichen Tage das Dorf Kukum nach dreitägigem Kampfe besetzten. Damit war die deutsche Stellung bei Eseka unhaltbar geworden und mußte geräumt werden; am 30. wurde sie von den Franzosen besetzt. Diese erreichten Ende November den Westrand des Hochlandes bei Makando. Die Engländer drängten die deutschen Vorposten Ende Oktober aus Bog-Nso.

Von der 9. Kompagnie waren in einem Gefecht am 23. August 1915 Papiere erbeutet worden, die wertvolle Aufschlüsse über einen geplanten Vorstoß der verbündeten Truppen gaben. Von Süden, Westen und Südosten

sollte Ebolowa und Lolodorf angegriffen werden. Die französische Sangasäule unter Oberst Hutin sollte, vereinigt mit der anscheinend von M'Bahdi in Richtung auf Akoafim vorgehenden Abteilung des Obersten Le Meilleur und der des Obersten Miquellard sich zwischen Bitam und Lolodorf schieben, während britische Truppen von der Südgrenze gegen Lolodorf marschierten. Gelang das, so wäre den deutschen Truppen der Rückzug nach dem neutralen Muni abgeschnitten gewesen und Kriegsgefangenschaft ihr Los geworden. Dank der hervorragenden Leitung und der glänzenden Tapferkeit der Schutztruppe ist der Plan gescheitert.

Am 8. August 1915 griffen die durch ein Bataillon des Nord-Nigeria-Regiments verstärkten Engländer von Kampo aus die deutsche Stellung bei Ekob an. Nach elftägigen Kämpfen wurden sie abgewiesen. Eine zur Unterstützung der Engländer eingesetzte französische Abteilung hatte auf ihrem Vormarsche Ntola, Mwine und Nko erreicht; Ngat am Ekob-Wege war ebenfalls vom Feinde besetzt. Am 12. September wurden sie zuerst bis Mwina und später bis Ekabowomwode — 8 km östlich Kampo — zurückgetrieben. Einer hart nördlich der spanischen Grenze gelandeten und bis Ngambang vorgedrungenen britischen Abeitung ging es ebenso. Auch das Eintreffen eines indischen Bataillons vermochte an der Lage nichts zu ändern, so daß die Engländer sich darauf beschränken mußten, ihr bei Dipikar angelegtes befestigtes Lager zu halten; der Vormarsch ins Innere war endgültig gescheitert. Von gleichem Mißgeschick wurde trotz der großen Übermacht der von den Franzosen gegen die deutschen Stellungen am Kje, Ntem und Kum im September angesetzte Vorstoß verfolgt. Erst am 25. Oktober konnten stärkere französische Kräfte den Kje bei Majom und Mabang, und den Ntem bei Bikuk überschreiten. Nach viertägigen Kämpfen wurden sie über diese Flüsse wieder zurückgeworfen. Es scheint, daß deutsche Abteilungen über den Ntem gefolgt sind, und Bitan erobert haben.

Am obern Ntem waren die noch auf dem linken Kum-Ufer befindlichen deutschen Sicherungen über den Fluß geworfen worden, und einer französischen Abteilung gelang es sogar, den Kom bei Abulu zu überschreiten; sie konnte sich dort aber nicht halten, und so wurden die Franzosen über den Majong zurückgeworfen.

Der von Minkebe auf Akoafim marschierende Franzose, der auch über zwei Geschütze verfügte, hatte am 1. September den Ain überschritten. Die nur 70 Gewehre starke deutsche Abteilung zog sich vor der gewaltigen Übermacht auf Ebolowa zurück. Die Franzosen drängten heftig nach, wurden aber von den durch die Abteilung Liebe verstärkten Deutschen am 13. bei Nju geschlagen und über den Mire geworfen. Bei Bindulo wurden sie zum zweiten Male geschlagen und zogen sich nun nach Akoafim zurück. Auch ihre nach Süden vorgetriebenen Sicherungen wurden in die Station geworfen, die als-

dann von den Deutschen eingeschlossen wurde. Mehrere französische Entsatzversuche wurden vereitelt, am 25. November die Station von der Abteilung Hagen im Sturm genommen. Die Franzosen mußten bis Minkebe zurück.

Die Sanagasäule unter Oberstleutnant Hutin war Ende August nach Sangmelina aufgebrochen. Am 20. wurde der Dscha 22 km östlich von Alade-Makei mit Hilfe verräterischer Eingeborner überschritten, die die Furt sichernde deutsche Feldwache überrumpelt und der Marsch nach Sangmelina fortgesetzt. Unter erbitterten Kämpfen mußte die 108 Gewehre starke Abteilung des Leutnants d. R. Neuse zurück; als sie aber bis Melem gedrängt war, griff die 11. Kompagnie ein, die Hauptmann Bock v. Wülfingen in Eilmärschen herangeführt hatte; zunächst änderte das nicht viel; denn auch dann ging es weiter rückwärts. Noch am 12. mußten die Deutschen eine Stellung bei Nkoa räumen und bis Akum ausweichen. Am 16. aber trat der Umschwung ein, als Bock v. Wülfingen die feindlichen Sicherungen bei Jahibeto überfiel, ein Zug der Kompagnie unter Sergeant Gruber die feindliche Stellung in weitem Bogen umging und von hinten überraschend in die feindlichen Reserven bei Mwöng einbrach, während gleichzeitig die Front bei Mwoa angegriffen wurde. Eilig zogen sich die Franzosen zurück, bis über den Dscha unermüdlich verfolgt.

Ein von zwei französischen Kompagnien am 4. August am obern Dscha bei Akoa angesetzter Angriff wurde abgewiesen. Da aber die hier stehende deutsche Abteilung durch von Lomie über Adjela angesetzte französische Vorstöße im Rücken bedroht wurde, so wich sie noch am selben Nachmittage auf Madzu aus; Munitionsmangel zwang zur Fortsetzung dieser Rückwärtsbewegung. Am 31. wurde sie bei Mkolingjengo, an der südlich des Njong von Akoa nach Sangmelina führenden Straße, von den Franzosen abermals zum Kampfe gestellt, schlug sie aber ab. Am 1. September stieß ihre Vorhut auf starke französische Kräfte, die sich bei Bnantum-Etschni verschanzten. Hier wurden die Franzosen in eine weiter östlich gelegene Stellung geworfen, in der sie den Ansturm der Deutschen zwar abwiesen, sich aber doch alsdann zum Rückzuge entschlossen, auf dem sie viel Munition, Bekleidung und sonstiges Kriegszeug einbüßten. Bis Madzu sahen sie sich zurückgezwungen.

Vom Kampo bis zum obern Dscha waren damit alle Truppenabteilungen, denen bei dem Vorgehen gegen Ebolowa eine Rolle zugedacht war, zurückgeschlagen, der geplante Angriff auf Ebolowa-Lolodorf für absehbare Zeit vereitelt.

Im Osten hatte Leutnant d. R. Ritter die auf der südlich des Njong auf der vom Abong-Mbang nach Akolinga führenden Straße anmarschierenden Franzosen Ende August zunächst bis Mbidalong, 18 km westlich Abong-Mbang, und Anfang Oktober bis hinter die Nguoschie-Sümpfe, hart westlich Abong-Mbang, zurückgeworfen. Nördlich des Njong waren die Franzosen ebensoweit nach Osten gedrängt.

Auf der Straße Dume—Kele-Menduka hatte die 6. Kompagnie der Schutztruppe bis zum Ajong weichen müssen. Die von den Franzosen gegen sie unternommenen Angriffe scheiterten. Am 23. August waren französische Versuche, den Fluß zu überschreiten, vereitelt worden. Die Franzosen sahen sich an diesem Tage umfassend angegriffen und völlig geschlagen. Ein Maschinengewehr, 6000 Patronen, Gewehre mit Munition, Gepäck und Lagerausrüstung nebst einem gesattelten Pferde wurden von den Deutschen erbeutet. Bis Eda mußte der Franzose zurück. Ein am 1. September auf die französische Stellung angesetzter deutscher Angriff scheiterte infolge von Munitionsmangel. Drei Tage später zogen die Franzosen nach Dume ab. Die 6. Kompagnie folgte und nahm bei Samekong eine zur Verteidigung günstige Stellung ein.

Die französische Lobayesäule stand mit ihrem rechten Flügel stark verschanzt bei Wongo an der Einmündung des Long in den Sanaga mit Vortruppen auf der von Bertua über Sambita nach Nanga-Eboko führenden Straße bis Bajege vorgeschoben. Ihnen standen deutsche Vorposten in der Linie hart westlich Bajege-Bina, am Sanaga gegenüber. Die bei Joko versammelten Verstärkungen hatten die Linie Pabela-Wengele erreicht. Einem am 13. August 1915 unternommenen französischen Angriff blieb der Erfolg versagt. Die bei Wongo am Sanaga stehende französische Truppenabteilung versuchte vergeblich, den Long bei Bina zu überschreiten. Hauptmann Duisburg dagegen setzte in der Nacht zum 5. September über denselben, und griff sofort an. Er warf den Feind aus seinen Stellungen bei Wango und erstürmte dieses Dorf. In wilder Flucht suchten die Franzosen sich hinter den Sessi zu retten. Beim Überschreiten des Flusses ertranken 10 farbige Soldaten.

Zur selben Zeit waren auch die bei Bajege versammelten deutschen Truppen zum Angriff geschritten, und hatten die Franzosen bis Bertua gedrängt. Am 9. September wurden die Franzosen aus ihren Stellungen bei Tina am Long geworfen; das auf dem rechten Flußufer liegende Dorf Awomepuk wurde besetzt, der in den befestigten Nsom-Dörfern geleistete Widerstand gebrochen. Der Feind wich etwa 3 km hinter den Mbeli zurück. Die deutschen Verluste waren schwer; 3 weiße Unteroffiziere waren gefallen, einer wurde ernstlich verwundet. Das Schlimmste aber war, daß die genommene Stellung auf die Dauer nicht gehalten werden konnte; des Feindes Überlegenheit war zu groß. Auch Nsom mußte zeitweilig dem Gegner wieder überlassen werden, aber am 23. wieder besetzt. Es kam mit den Franzosen, die sich 6 km weiter östlich festgesetzt hatten, zu fortwährenden Plänkeleien.

Die Lage der Schutztruppe wurde mit der Zeit immer aussichtsloser. Der Gegner verfügte über Reserven, die ihm gestatteten, abgekämpfte Truppen durch frische zu ersetzen; auf deutscher Seite war die Aufstellung von Ersatz-

truppen infolge des Fehlens von Waffen, Munition und Kriegszeug ausgeschlossen. Längst waren sämtliche, früher als unbrauchbar ausgemerzte Gewehrläufe, die zu Feuerröhren und Fenstergittern verarbeitet worden waren, wieder zur Anfertigung von Gewehren ausgenutzt worden. Die in der Kolonie eingerichteten Gewehr- und Munitionswerke arbeiteten Tag und Nacht, um unbrauchbar gewordene Waffen wieder instand zu setzen, und Patronen herzustellen. Letzteres gelang notdürftig, solange noch Vorräte an Schwarzpulver vorhanden waren. Nach deren Erschöpfung versagten sie. Was sie zu liefern imstande waren, entsprach auch den bescheidensten Anforderungen nicht. Meist genügte der Gasdruck in den Läufen der abgefeuerten Gewehre gerade, um das Geschoß aus dem Rohr zu treiben; wenige Meter vor der Mündung blieb es dann liegen. Nachschub aus der Heimat war ausgeschlossen. So war also die Schutztruppe gezwungen, den Kampf einzustellen, nachdem die letzten Patronen verschossen waren. Auch das Fehlen von Artillerie erwies sich als verhängnisvoll. Die 4 alten 8 cm-Feldgeschütze und die 3 Stück 6 cm-Gebirgskanonen im Norden waren längst unbrauchbar geworden oder in Feindes Hand gefallen. Alles, was der Schutztruppe fehlte, war beim Feinde in Hülle und Fülle und bester Beschaffenheit vorhanden, namentlich auch bei jeder selbständigen Abteilung Geschütze. Selbst solche schwereren Kalibers rollten durch die Steppen und Urwälder, sie bildeten das Entsetzen der Farbigen, die sich ihrer zerschmetternden Wirkung schutzlos preisgegeben fühlten. Das alles muß man sich vergegenwärtigen, wenn man den Leistungen der Schutztruppe gerecht werden will. Was hier von allen Weißen in der Ausbildung und der Führung der farbigen Soldaten geleistet worden ist, muß als großartig gewertet werden. In vielen Beziehungen ähnelte die Lage der Schutztruppe derjenigen der deutschen Auslandskreuzer, über die an anderer Stelle berichtet worden ist. Mit der Erschöpfung der Kriegsmittel hörte die Möglichkeit auf, den Krieg weiter zu führen.

Am 23. November 1915 hatte Oberst Cunliffe die Abteilung Schlosser südlich Ngambe über den Kinfluß geworfen. In einer Linie, die im Westen vom Mbam über Ditam-Linde nach Osten auf Mwoimana, südlich Joko, verlief, haben die wahrscheinlich von Major Rammstedt geführten Truppenreste der Nordwestabteilung, der des Hauptmanns Schlosser und die bei Joko vereinigte 5. Reserveabteilung sowie die Abteilung Havemann wochenlang die britischen Truppen der Ditam-Linie und die Franzosen unter Oberstleutnant Brisset vor Mwoimana festgehalten. Als Cunliffe schließlich angriff, fand er die deutsche Stellung leer, von deren natürlichen Stärke, künstlichem Ausbau und starker Besatzung eingeborne Spione so Schreckliches berichtet hatten. Nach glänzend gelungener und unbemerkter Loslösung vom Feinde hatten die deutschen Truppen den Sanaga in Richtung auf Jaunde überschritten.

Nach der Räumung des nördlich dieses Flusses gelegenen Gebiets traten

die Franzosen den Marsch nach Süden über Ngila an, besetzten am 29. Dezember diesen Ort und erreichten am 5. Januar 1916 den Sanaga bei den Nachtigalschnellen. Die Engländer benutzten die über Ditam und Linte führenden Straßen.

Im Osten hatten die deutschen Truppen in den schweren Kämpfen des September die französische Übermacht in die Linie Abong—Mbang—Dume—Bertua zurückgedrückt. In steter Gefechtsfühlung mit dem Feinde zog sich ihre Linie von Nanga, 10 km nordwestlich Abong-Mbang, über Samekong am Dumefluß und Nsom, 12 km westlich Bertua, nach der Long-Mündung.

Am 29. Oktober griffen die Franzosen in drei Säulen erneut an. Ihre Hauptmacht, die auf den von Bertua über Nsom—Sambita an den Long führenden Straßen vorging, warf die schwachen deutschen Truppen in erbitterten Kämpfen über den Long und überschritt am 1. November diesen Fluß bei Tina. Die rechte Säule marschierte über Betare—Betuga—Bengalon—Bajege, die Deutschen, wahrscheinlich die 12. Kompagnie, zur Räumung des rechten Flußufers zwingend. Der deutsche Rückzug erfolgte auf Bajege. Die damit von links her bedrohte deutsche Hauptkraft, die an der Straße Dume—Gele-Menduka der linken französischen Säule gegenüber stand, und den obern Long sichern sollte, mußte ihre gut ausgebaute Stellung räumen, die sie, angeblich unter der persönlichen Führung des Oberstleutnants Zimmermann, bisher siegreich behauptet hatte. Langsam und in voller Ordnung zog sie sich, trotz heftigen Nachdrängens des auch hier überlegenen Gegners, über den Ajong nach Nanga—Eboko—Akonolinga zurück. Am Tädafluß wurde der anstürmende Feind empfindlich geschlagen. Trotzdem sahen sich die Deutschen gezwungen, auch diese Stellung zu verlassen, als die nördlich stehende 12. Kompagnie auf Nanga-Eboko zurückgenommen werden mußte, nachdem sie sich durch die Gefechte bei Bajege (7. Nov.), Mata (8. Nov.) und bei Messina-Mawede erneut der französischen Übermacht siegreich erwehrt hatte. Um Nanga-Eboko entbrannte am 18. ein heißer Kampf, in dem der deutsche Führer, Oberleutnant Block, durch einen Granatsplitter verwundet wurde. Munitionsmangel zwang schließlich die Kompagnie, den ungleichen Kampf abzubrechen. Zu ihrer Entlastung stießen die von der Südabteilung entsandte 11. und Teile der 6. und 8. Kompagnie aus der Gegend von Mugu-Si an der Straße Nanga-Eboko—Akonolinga in Richtung auf Gele-Oundi gegen die feindliche linke Flanke und deren rückwärtigen Verbindungen vor. Am 23. wurde ein französischer Lastentransport aufgehoben. Unter heftigen Kämpfen wurde der Franzose aus seiner festen Stellung am Lokebande, einem rechten Nebenfluß des Ajong, östlich Gele-Oundi, geworfen. Dadurch sah sich General Ayemerich gezwungen, seine Etappenlinien nach Norden zu verlegen, und zur Sicherung seiner linken

Flanke ſtarke Kräfte von Abanda, wo ſich ſeine mittlere und linke Säule ſowie auch die von Abong-Mbang vorgezogenen Reſerven vereinigt hatten, nach Süden zu ſchieben. Der Vormarſch der rechten franzöſiſchen Säule wurde jedoch nicht aufgehalten; ſie drängte die 12. Kompagnie, zu der die 7. in Stärke von 80 Gewehren mit einem Maſchinengewehr geſtoßen war, in mehreren Gefechten über den Tete, Njengnjeng und Sele, linken Nebenflüſſen des Sanaga. Am 29. entbrannte ein Kampf um den Beſitz des am Sanaga gelegenen Dorfs Etoa-Ebogo. Auch hier zwang Munitionsmanges zur Preisgabe des Ortes. Erſt in Mbanſchok konnten die Deutſchen ſich ſetzen, und ſchloſſen ſich Ende Dezember dem allgemeinen Rückzuge an.

Die zur Sicherung der linken franzöſiſchen Flanke angeordneten Streitkräfte begannen ihren Vormarſch auf der Straße Abanda—Akonolinga. Der heftige Widerſtand, auf den ſie ſtießen, veranlaßte ihren Führer, dringend um Verſtärkungen zu bitten. Am 30. November wurde die Kompagnie Laſallé bei Semini empfindlich geſchlagen, und nur die Nähe eines Stützpunktes bewahrte ſie vor völliger Vernichtung. Nach dem Eintreffen der erbetenen Verſtärkungen wurde mit größter Erbitterung bei Mugu-Si gefochten; nur ſchrittweiſe wichen die Deutſchen des Hauptmanns Eymael der gewaltigen feindlichen Übermacht. Trotz aller Zähigkeit und allen Heldenmuts mußte Mugu-Si am 3. Dezember geräumt werden. Am 8. fiel die franzöſiſche Vorhut in einen Hinterhalt und erlitt ſchwere Verluſte. Zwiſchen Angul-Ejejenga und dem Seleſluß konnten ſich die deutſchen Truppen bis Weihnachten halten. Als dieſe Stellung nach einem Nachtgefecht aufgegeben wurde, hatten die Franzoſen ſo ſtarke Verluſte erlitten, daß ſie zunächſt zu einer Verfolgung außerſtande waren.

Für die Schutztruppe gingen die Mittel zur Weiterführung des Kriegs auf die Neige; „Mangel an Munition" — heißt es in den letzten nach Deutſchland gelangten Berichten vom 10. Januar 1916 — „zwingt uns zum Rückzuge zur Grenze und in der weitern Folge zum Übertritt auf ſpaniſches Gebiet."

Die auf den nach Jaunde führenden Straßen folgenden franzöſiſchen Truppen überſchritten am 8. den Sele und ſeinen linken Nebenfluß Mindete. Am Bumana ſtockte ihr Vormarſch, und erſt am 20. Dezember konnten ſie die dort angelegte deutſche Stellung überwältigen. Wenige Kilometer weiter weſtlich erneuter Widerſtand. Von da ab löſten ſich die deutſchen Truppen vom Feinde, bei dem ebenfalls Munitionsmangel eingetreten war, ſo daß er nicht Fühlung halten konnte. Als bei ihm dieſer Übelſtand behoben war, war die Entfernung zwiſchen den Streitkräften beider Parteien bereits ſo groß geworden, daß es den zum Teil nach Norden über Ujore ausholenden, zum Teil in weſtlicher Richtung auf Jaunde marſchierenden Franzoſen nicht mehr gelang, die Deutſchen einzuholen.

Inzwiſchen war Jaunde geräumt worden; die deutſchen Truppen be-

fanden sich auf dem Marsche nach Spanisch-Guinea. Weit schwächer und immer mehr unter Munitionsmangel leidend, hatten sie dem von Westen her durch die britischen und französischen Truppen des Generals Dobell verstärkten Feinde nicht länger widerstehen können. Mitte Dezember hatten sich die Engländer Jaunde bis auf 35 km genähert; die südlich davon stehenden französischen Truppen waren am 16. im Matip-Matip eingerückt. Ein deutscher Gegenangriff scheiterte. Am 30. Dezember erreichten die Franzosen die Kribistraße bei Maschok. Nachdem sie deutsche Verstärkungen, die sich ihnen am Mopsu entgegenwarfen, zurückgewiesen hatten, war das Schicksal Jaundes entschieden. Nachdem die Nachhut, und mit ihr der Kommandeur und Gouverneur die Stadt am 31. Dezember verlassen hatten, zogen am Neujahrstage die feindlichen Truppen ein.

Am 19. Januar 1916 wurde Ebolowa nach kurzer Beschießung, aber lebhaftem Infanteriegefecht, von den Verbündeten genommen. Über Widemenge und Olama waren sie den Deutschen gefolgt, die sich in ernste Gefechte nicht mehr einlassen konnten, da der Munitionsmangel einen solchen Grad erreicht hatte, daß nur noch an die Nachhut Patronen ausgegeben werden konnten. Während die gegen die von Jaunde nachdrängenden Gegner geführten Kämpfe nur Nachhutgefechte waren, handelte es sich bei denen, die von der Südabteilung, an der Kampostraße und an der Nordostecke von Spanisch-Muni geschlagen wurden, um die Behauptung von Stellungen, die erst geräumt werden durften, nachdem der letzte deutsche Soldat neutralen Boden betreten hatte. Diese Aufgabe hat die Abteilung des Hauptmanns v. Hagen glänzend gelöst. In einer Reihe von heißen Gefechten hat sie im November und Dezember 1915 sowie im Januar 1916 die Senegalesen immer wieder auf Kampo zurückgeworfen, und am Kom, Ntem und Kje mit großem Geschick und hervorragender Tapferkeit einen weit überlegenen Feind im Schach gehalten. In der Nacht zum 25. Oktober waren zwei französische Kompagnien bei Bgoasi über den Kje gegangen; ein Vorstoß warf sie mit schweren Verlusten wieder über den Fluß. Erneute Versuche des Feindes im November, dieses Hindernisses Herr zu werden, scheiterten. Der Ausweg, durch einen weit nach Norden ausholenden Marsch in den Rücken der deutschen Stellung einzudringen, wurde dadurch ungangbar, daß die französische Umgehungsabteilung bei Akoasim geschlagen und über den Aina gesprengt wurde. Eine französische Kompagnie, die sich auf dem Rückzuge in eine Station geworfen hatte, wurde eingeschlossen und konnte erst Ende November entsetzt werden. Bis Minkebe wurden die flüchtenden Franzosen verfolgt. Ende Dezember wurde die deutsche Sicherung von bei Akonangi über den Kje gelangten Franzosen bis an den Kampo bei Mandatem zurückgedrückt, während andere französische Abteilungen den Ntem überschritten und Ambam besetzt hatten. Weiter aber kamen sie nicht; die Straßen nach Bata blieben

in deutscher Hand. Auf ihnen haben die Schutztruppe mit ihrem zahlreichen Anhange und die noch in Kamerun vorhandene deutsche Bevölkerung Anfang Februar 1916 die spanische Grenze überschritten. Nach kurzem Aufenthalt in Bata wurden sie zuerst nach Fernando Poo übergeführt; von dort aus erfolgte der Abtransport der Europäer nach Spanien, wo sie hauptsächlich in Zaragoza, Pamplona und Alkale untergebracht worden sind. Die Farbigen blieben unter Aufsicht eines kleinen Teils ihrer weißen Vorgesetzten in Fernando Poo.

Die letzte in Kamerun gehaltene Station war Mora. Im März 1915 überbrachte Hauptmann Weyse, der mit 9 farbigen Soldaten die englische Einschließunglinie durchbrochen hatte, die ersten Nachrichten über die dortige Lage nach Garua. Der den Platz befehligende Hauptmann v. Raben meldete unter dem 3. Juli nach Jaunde: „Letzte Nachrichten aus Garua über Ereignisse bis zum 1. März 1915 am 22. März hier eingetroffen. Überbringer waren Pferdepfleger Harris und Madagalimann. Beide sind am 15. Mai hier wieder abmarschiert mit Nachrichten für Garua. Die Koiringa-Leute sind nicht eingetroffen. Heiden melden, daß etwa am 13. April 2 Fulbe-Boten mit Nachrichten für uns aus Garua von den Engländern abgefangen seien. Weyse hat am 17. März Lager mit 9 Soldaten verlassen, um eventuell bis Garua zu gehen und Verbindung aufzunehmen. Seither keine Nachrichten mehr von ihm. Wiederholte Schießereien um die Wasserlöcher endigten damit, daß uns der Gegner dieselben überlassen mußte. Außerdem hat Regenzeit eingesetzt, so daß Gefahr von Wassermangel beseitigt ist. Kornvorräte reichen bis Ende August — Mitte September. Patronenvorräte 48 000. Viele Kranke. Skorbut infolge einseitiger Ernährung und Salzmangel. Seit März 9 Mann gestorben, 2 gefallen. In der Zeit vom Mai bis 9. Juni wurden mehrere kleine Unternehmungen ausgeführt, wobei der Gegner folgende Verluste hatte: etwa 10 Soldaten tot, 4 verwundet, außerdem tot eine Anzahl Träger. Erbeutet wurden 27 Stück Vieh, 1 Pferd, einige Patronen, 3 Mäntel, einige Decken. Keine eigenen Verluste. Sultan Maibukar soll von den Engländern gefangen gesetzt und nach Maidugari gebracht, an seine Stelle Mai-omar zum Sultan eingesetzt worden sein. Am 2. Juni erhielt der gefangene Sergeant Taylor Briefe und Zeitungen bis 16. April. Danach hat sich im Westen nichts Wesentliches geändert . . . Auf einem Brief stand die Notiz, daß nach Reuter Italien auf die Seite unserer Gegner getreten sei. Chinin reicht bis Mitte August. Schickt Chinin und Jod-Kali. Überbringer dieses sind Kanuri Marmadu aus Marua und Batamann Jaja aus Djongum . . . Bote Jaja 20. Juni zurückgekehrt, behauptet, in Garua gewesen zu sein, und Station verlassen gefunden haben. Zweifelhaft, ob Jaja in Garua war. Gesundheitszustand unserer Leute hat sich gebessert, da Kost und Gemüse abwechslungsreich. Verpflegungsvorräte durch Patrouillen ergänzt. Im Juni 1 Soldat schwer verwundet, 1 Soldat an Krankheit ge-

ſtorben. Überbringer dieſes Schreibens ſind Soldat Marmadu und Pferdepfleger Sangala. In einigen Tagen folgen 2 weitere Boten mit gleichem Schreiben. Europäer alle wohl. Gruß! v. Raben."

„Soldat Marmadu und die Boten Adamu und Madi ſind am 8. Auguſt zurückgekehrt. Alle drei waren in Garua, und berichten übereinſtimmend, daß es gefallen ſei. Die Europäer und ein Teil der Soldaten ſeien gefangen nach Lokadja gebracht, ein Teil der Soldaten und der Feldwebel Mballa ſei Richtung Ngaundere abgerückt. Außerdem berichten ſie noch allerhand phantaſtiſches Zeug, das ihnen Eingeborne erzählt haben. Im Juli wurden hier verſchiedene Patrouillen unternommen, wobei der Gegner 3 gezählte Tote und mehrere Verwundete hatte. Erbeutet wurden 2 Gewehre, Patronen, 3 Europäerlaſten. Ein Koffer enthielt einen Brief über Kämpfe in Togo, den ich beilege. Aus einem andern war zu erſehen, daß eine Verſtärkung von 3 Europäern und 136 farbigen Soldaten Mitte Juli vor Mora eingetroffen iſt. Es ſind Franzoſen aus Binder. Hier ſtehen jetzt etwa 4 bis 5 Kompagnien und 3 bis 4 Maſchinengewehre. Von uns iſt im letzten Monat 1 Soldat geſtorben, 4 wurden leicht verwundet, Verpflegung war einförmig, aber ausreichend. Munitionsbeſtand rund 45 000. Am meiſten entbehren wir Nachrichten über Lage hier und zu Haus. Schickt Nachrichten und Chinin, das Ende September zu Ende geht. Den Boten bitte ich für den Rückweg reichlich Geld mitzugeben, am beſten engliſche oder deutſche 1 Mark-Stücke, damit ſie auf dem Rückmarſch Salz und einige Eſel für uns kaufen können . . . Ab Mora, den 11. Auguſt 1915. v. Raben."

Den Boten wurden Arzneimittel, Kriegsnachrichten und Geld mitgegeben. Im Jahre 1916 brachten dann die Zeitungen die amtliche engliſche Nachricht, daß die Beſatzung von Mora ſich am 18. Februar 1916 ergeben habe; Munitionsmangel habe ſie dazu gezwungen.

In bezug auf die Kriegführung ſei noch erwähnt, daß, wenn die Deutſchen verräteriſche Eingeborne erſchoſſen, ſie als Vollſtrecker des Geſetzes handelten, das Landesverrat mit dem Tode beſtraft. Es war aber Mord, wenn franzöſiſche Offiziere in Garua deutſche Eingeborne erhängten, die, den franzöſiſchen Einflüſterungen widerſtehend, es ablehnten, ihren bisherigen Herren die Treue zu brechen. Hauptmann v. Crailshaim hatte in richtiger Würdigung des franzöſiſchen Charakters bei der Übergabe von Garua ſich bei dem britiſchen Oberſt Cunliffe für die treugebliebenen Häuptlinge, Dolmetſcher und Schreiber beſonders verwendet. Obgleich ihm Schonung der Leute zugeſagt war, wartete ihrer der Galgen, da franzöſiſcher Rachedurſt geſtillt werden mußte. Die Hinrichtung der den Deutſchen treugebliebenen Eingebornen genügte den Franzoſen aber noch nicht. Deutſche Offiziere und Unteroffiziere wurden unter Führung von Franzoſen und Senegalſchützen wie gebändigte Sklaven von Garua bis zum Logone und wieder zurück durch das Land ge-

trieben, das sie als Stationschef oder Postenführer verwaltet hatten. Die Bestimmungen des Übergabevertrages, die den Kriegsgefangenen ehrenvolle Behandlung und Sicherung ihres persönlichen Eigentums zugebilligt hatten, wurden von den Franzosen nicht gehalten. Oberst Cunliffe, der den Vertrag mit dem Hauptmann Frh. v. Crailsheim abgeschlossen hatte, wollte oder konnte den Franzosen nicht in den Arm fallen.

Mit dem Falle Moras und dem Übertritt der Schutztruppe nach Muni war die Kolonie für Deutschland verloren. England hatte die Gelegenheit ausgenutzt, um den Wettbewerb, der seinem Handel grade von diesem Fleckchen Erde aus gemacht worden war, für absehbare Zeiten zu beseitigen. So blieb nur die nicht allzu große Hoffnung bestehen, die der Gouverneur Ebermaier in die Worte kleidete: „Was Ihr jetzt brutal zerstört, bauen wir nach dem Friedensschlusse mit dem Gelde unserer Gegner wieder auf." Es wird davon abhängen, wie das deutsche Volk und die deutsche Staatskunst sich bewähren werden, ob diese Hoffnung in Erfüllung gehen wird oder nicht. Groß ist sie nicht; denn die Deutschen sind wohl ein Heldenvolk, aber kein Herrenvolk.

Deutsch-Südwestafrika

Hier können wir uns kurz fassen. Das Gebiet von Südwestafrika wird von Süden her von dem unter britischer Herrschaft stehenden Kapland, im Osten von Britisch-Betschuanaland, im Norden von Rhodesien und dem portugiesischen Angola umfaßt. Es handelt sich bei der Kolonie um ein steppenhaftes, spärlich bevölkertes Trockenland, das nur wenige städtische und ländliche Siedlungen aufweist. Es bringt nicht genug Lebensmittel hervor, um ein Heer ernähren zu können. Dort fechtende Truppen sind daher nicht nur in bezug auf Kriegszeug, sondern auch, was die Verpflegung anbelangt, auf Nachschub von außen her angewiesen. Die von Lüderitzbucht und Swakopmund ins Innere führenden Eisenbahnlinien, die durch eine Mittelbahn verbunden sind, haben nicht nur in volkswirtschaftlicher, sondern auch in militärischer Beziehung für den südwestlichen Teil des Landes große Bedeutung. Der Hauptwert der Kolonie liegt in den Diamantfeldern im Süden und im Norden befindlichen Kupferminen, aus denen im Jahre 1913 für 68 Millionen Mark Edelsteine und Erze gewonnen worden waren. Den Besitzern der Diamantminen in Kimberley war namentlich der Wettberwerb der deutschen Diamanten seit langem ein Dorn im Auge, völlig ausreichender Grund, um ihren räuberischen Instinkten entsprechend den Besitz dieser Minen zu fordern. —

An Streitkräften zum Schutz des Landes und Aufrechterhaltung der Ordnung im Innern stand eine Polizei- und Schutztruppe in Stärke von 1967 bzw. 534 Köpfen zur Verfügung, die durch Wehrpflichtige und Freiwillige auf

rund 5000 Mann gebracht werden konnte. An Artillerie waren drei moderne Gebirgsbatterien und eine mit Ochsen bespannte 10,5 cm-Haubitzbatterie sowie einige alte Geschütze vorhanden.

England beauftragte mit dem Angriff auf Deutsch-Südwest die Südafrikanische Union. Ein großer Teil der aus Buren bestehenden Bevölkerung war englischfeindlich, wenn auch nicht deutschfreundlich. Dieser erhob sich bald nach Kriegsausbruch gegen die ganz englisch eingestellte Unionsregierung; der Aufstand wurde jedoch mit leichter Mühe unterdrückt, der Führer desselben, Delarey, getötet. Das dürfte die Ursache gewesen sein, daß das bereits eingeleitete Vorgehen gegen die deutsche Kolonie für einige Zeit ins Stocken geriet. Es kam zuerst an der Küste bei Lüderitzbucht, an der Walfischbai und in dem nordöstlich gelegenen Caprivizipfel zu Zusammenstößen mit englisch-südafrikanischen Streitkräften. Die Unionsregierung fälschte eine Karte, um mit ihrer Hilfe dem Parlament zu beweisen, daß die Deutschen es gewesen seien, die den Frieden gebrochen hätten. Man sieht daraus, wie angelsächsische Moral abfärbt. Dem zum ersten Minister des Landes aufgestiegenen Buren Botha gelang es, den Beschluß durchzusetzen, Deutsch-Südwest mit Krieg zu überziehen. Er führte gegen dasselbe zunächst 40 000 Mann ins Feld, eine Macht, die später auf das Doppelte erhöht worden ist und mit allem Kriegszeug neuester Art aufs reichlichste ausgestattet war. Zu einer zahlreichen, modernen Artillerie kamen 2000 Kraftwagen, 80 000 Pferde, 60 000 Maultiere, Lebensmittel für Mensch und Tier im Überfluß. Die Truppen waren hauptsächlich angeworbene Kapengländer schlimmster Sorte, dazu eingeborne Kundschafter, Buren und Bastards; für den Troß eingeborne Farbige. Von Westen, Süden und Osten sollten diese Kräfte gleichzeitig mit dem gemeinsamen Ziel Keetmannshop, einem wichtigen Eisenbahnpunkt, und von Swakopmund aus gegen Windhuk in die deutsche Kolonie einbrechen. Am 19. September besetzten britische Kriegsschiffe Lüderitzbucht, ohne auf Widerstand zu stoßen. Die deutsche Besatzung war nach Zerstörung des F. T.-Turms ins Innere abgezogen. Alle wehrfähigen Männer, alle Frauen und Kinder wurden nach Kapstadt ins Konzentrationslager fortgeführt. Am 28. September kam es bei Lüderitzbucht zu einem Gefecht, in dem nach englischen Berichten die Deutschen 5 Tote und 2 Verwundete verloren. Eine von Süden her über den Oranjefluß vordringende Abteilung englisch-südafrikanischer Truppen unter Befehl des Obersten Grant hatte den Oranje bei Romansdrift überschritten und war bis Sandfontein gelangt, als sie am 25. September durch Oberstleutnant v. Heydebreck angegriffen und entscheidend geschlagen wurde. Drei feindliche Schwadronen wurden vernichtet, 15 Offiziere, 200 Mann gefangen, 2 Geschütze erbeutet. Bald darauf, bei einem Schießversuch mit Gewehrgranaten, ist Oberstleutnant v. Heydebreck schwer verwundet worden und am 2. November gestorben. Bis zum Ende

des Jahres kam es dann an dieser Front zu keinen weiteren Kämpfen, wohl aber fanden nahe der südöstlichen Ecke der Kolonie in der zweiten Hälfte des Dezembers 1914 Gefechte aufständischer Buren mit Unionstruppen statt. Letztere unter Führung von Maritz und Kemp hatten am 22. in Stärke von etwa 800 Mann mit 4 Geschützen und 4 Maschinengewehren südafrikanische Truppen überraschend angegriffen und geschlagen, gingen dann aber zurück, als südafrikanische Verstärkungen anrückten. Ein von ihnen unternommener Angriff auf Uppington scheiterte, und es kam dann zu Verhandlungen, die damit endeten, daß Kemps Abteilung — 43 Offiziere, 486 Mann — sich ergab und von der Abteilung Maritz ebenfalls 4 Offiziere und 100 Mann die Waffen streckten. Maritz soll ebenfalls versprochen haben, sich zu unterwerfen und die deutsche Artillerie den Unionisten in die Hände zu spielen. Dieses seltsame Verhalten wird damit erklärt, daß Maritz sich mit den Deutschen überworfen habe. Er soll eine deutsche Abteilung von 600 Mann nach Kakamas geführt haben, einem am südlichen Ufer des Oranje liegenden Orte, gegen den der Angriff gescheitert sei, nachdem die Deutschen 9 Tote und 22 Verwundete verloren hatten; die deutsche Artillerie sei nur mit knapper Not entkommen. Maritz sei infolge seines Verrats von den Deutschen gefangen nach Windhuk gesandt worden. Tatsächlich hat Major Ritter im Februar 1915 die am Norduser des Oranje verschanzten Engländer angegriffen, über den Fluß zurückgeworfen und alle für das Übersetzen von Personen oder Sachen vorhandenen Fahrzeuge zerstört.

Nach Reuter hat am 12. Januar eine englische Abteilung Romansdrift besetzt, eine deutsche Abteilung aus einer verstärkten Stellung geworfen und zwei Schwadronen auf Sandfontein vorgeschoben.

Der von Lüderitzbucht aus im Dezember unternommene Vorstoß einer englischen Abteilung unter Oberst Bewes wurde bei Gamb angehalten. Deutsche Flieger haben hier Erkundungen und Luftangriffe gegen englische Stellungen ausgeführt. Im Februar besetzten englische Abteilungen die Diamantgruben von Pomona und Bogenfels; sie fanden letzteres in Brand und erhielten von dort Feuer. Die Engländer bargen — nach englischen Mitteilungen — dort von den Deutschen angehäufte Vorräte und brannten Pomona nieder. Was daran wahr ist, läßt sich vorläufig nicht nachprüfen; deutsche Vorräte dürften sich aber zu jener Zeit nicht mehr in diesen beiden Orten befunden haben.

Vor Swakopmund erschien am 21. Oktober der britische Hilfskreuzer „Kilfauns Castle", dem wir später in Ostafrika wiederbegegnen werden, und beschoß diese offene Stadt. Am 24. Dezember landeten Unionstruppen in Walfischbai und begannen den Bau eines Anschlußgleises nach der Eisenbahnlinie Swakopmund—Windhuk, und am 14. Januar 1915 wurde Swakopmund von ihnen besetzt. Die Deutschen hatten Trinkwasseranlagen, das

Elektrizitätswerk, die Kräne auf den Molen, Kabelstationen und Fernschreibleitungen zerstört, alle Lebensmittel ins Innere fortgeführt. Anscheinend sind deutscherseits Tretminen auf den Anmarschlinien gelegt worden; denn englische Berichte erzählen von Explosionen, die Opfer gefordert hätten. Eine Anfang Februar vorgetriebene südafrikanische Erkundungsabteilung erhielt bei Nonidas, 12 km östlich Swakopmund, Feuer, und am 22. kam es an derselben Stelle und bei Goenikontes, 30 km von Swakopmund, zu Scharmützeln.

Ungefähr drei Monate lang sahen sich die Unionskräfte durch den Widerstand der Schutztruppe am Oranje aufgehalten; aber schließlich siegte die Überzahl. Von Lüderitzbucht aus ging eine aus allen Waffen gebildete Unionssäule an der Bahn entlang vor und vereinigte sich bei Keetmannshop mit der von Süden kommenden Abteilung Deventers.

An der Nordgrenze war der zu Verhandlungen mit den portugiesischen Behörden entsandte Bezirksamtmann von Antjo, Dr. Schultze-Jena, mit seinen Begleitern, Oberleutnant Lösch und Leutnant d. R. Roeder, von dem Führer des portugiesischen Postens Naulila am 18. Oktober dorthin gelockt und dann meuchlings ermordet worden. Eine Strafexpedition unter Befehl des Majors Franke von der 6. Kompagnie mit 4 Maschinengewehren, einer reitenden Gebirgsbatterie und einer Halbbatterie, zusammen 350 Mann, rächte am 18. Dezember diesen treulosen Überfall durch den Sieg bei Naulila, das zerstört wurde. Betreffs der portugiesischen Truppen, die dabei beteiligt waren, berichtet ein in dem Gefecht als Mitkämpfer tätig gewesener portugiesischer Offizier, General Roçades habe etwa 1000 Mann aller Waffen bei sich gehabt; die portugiesische Regierung beziffert die Zahl der beteiligten Truppen auf 620 Mann Infanterie, 4 Maschinengewehre, 3 Kanonen und 60 Mann Kavallerie, deren Verluste sich nach französischen Angaben auf etwa 100 Tote und 300 Verwundete belaufen haben sollen. Der oben erwähnte portugiesische Offizier berichtete, daß nicht ein Mann der Abteilung entkommen wäre, wenn die Deutschen verfolgt hätten.

Im Frühjahr begannen die in Keetmannshop versammelten Unionstruppen ihren Vormarsch; dem Verlaufe der Mittelbahn folgend, drängten sie die Deutschen nach heftigen Gefechten — Gibeon 18. April — in nördlicher Richtung auf Windhuk, die Hauptstadt der Kolonie, zurück.

Botha, der Mitte Januar 1915 Swakopmund kampflos unter Mitwirkung britischer Kriegsschiffe besetzt hatte, ging, der Nordbahn folgend, auf dasselbe Ziel los. Vergeblich suchte die Schutztruppe seinen Marsch in den Gefechten bei Jakalswater, Riet, Pforteberg aufzuhalten; die feindliche Übermacht der im Buschkriege vorzüglich geschulten Unionstruppen war zu groß. Um der drohenden Einkreisung zu entgehen, räumten die Deutschen am 12. Mai Windhuk und zogen sich unter Preisgabe des größten Teils ihrer Vorräte auf Otavi und Korab zurück. Botha kreiste sie dort ein; und vor zwanzigfacher

Übermacht streckte die Schutztruppe mit dem Gouverneur Dr. Seitz, 204 Offizieren und 3166 Mann die Waffen. Botha bewilligte ihnen ehrenvolle Bedingungen, wie sie ein britischer Offizier niemals zugestanden hätte: Offiziere und Soldaten durften ihre Waffen behalten, erstere sich frei in der Kolonie bewegen, wenn sie ihr Ehrenwort gaben, nichts Feindliches gegen die Unionstruppen zu unternehmen. Alle als Reservisten eingezogenen Kaufleute, Farmer, Ingenieure wurden entlassen und durften ihren Geschäften nachgehen. Die früher nach Kapland Deportierten wurden ebenfalls nach Südwest zurückgebracht. So konnte mit dem Wiederaufbau des durch den Krieg Zerstörten alsbald begonnen werden. Diese Politik der Schonung erklärt sich damit, daß dem Land die Kräfte wieder zugeführt werden sollten, die es volkswirtschaftlich entwickelt hatten; denn die Union war fest entschlossen, ihre Beute festzuhalten, selbst wenn die Verhältnisse Großbritannien zwingen sollten, in die Rückgabe der deutschen Kolonien an Deutschland zu willigen. Ist doch die Südafrikanische Union ein Gemeinwesen, das wie Kanada, Australien oder Neuseeland England gegenüber fast die Stellung eines selbständigen Staates einnimmt, und Deutsch-Südwestafrika immer als einen natürlichen Bestandteil des von ihm angestrebten Groß-Südafrika betrachtet hat. Die Verhältnisse liegen hier also ganz anders als in Togo oder Kamerun, wo die auf den Wettbewerb dieser Kolonien neidischen Briten fortdauernd bestrebt gewesen sind, alles von den Deutschen an Kulturwerten Geschaffene mit Stumpf und Stil auszurotten.

Deutsch-Ostafrika

Nur noch über einem Teile Deutsch-Ostafrikas wehte am Ende des zweiten Kriegsjahrs die schwarz-weiß-rote Flagge: wo Generalmajor v. Lettow-Vorbeck an der Spitze einer kleinen Heldenschar mit wunderbarer Energie den deutschen Besitz gegen eine ungeheure Übermacht verteidigte.

Die Kolonie ist räumlich ungefähr doppelt so groß wie Deutschland. Ihre Nord-Süd laufende Ostgrenze bespülen die Fluten des Indischen Ozeans. Im Süden scheidet der wasserreiche Rovuma zwischen dem Njassa-See und der Küste das deutsche Gebiet von dem portugiesischen Mozambique. Von diesem Binnenmeere nach dem Tanganjika-See im Südwesten der Kolonie verläuft die Grenze zwischen dem deutschen Schutzgebiet und dem britischen Rhodesia in nordwestlicher Richtung. Der Tanganjika-See dehnt sich reichlich so weit nach Norden aus, wie die Küste lang ist. An seinem Nordende schließt sich der Russissi und Kiwu-See an, so daß fast die ganze Westgrenze nach dem Kongostaat hin durch natürliche Wasserläufe gebildet ist. Dann wendet sich die Grenze nach Osten, um südlich von dem englischen Uganda den Victoria-See zu überschreiten. An dessen östlichem Ufer, bei Schirati, verläuft sie dann in ostsüdöstlicher Richtung durch steppenartiges Buschland nach

dem Indischen Ozean hin. Hier ist Britisch-Ostafrika der nördliche Nachbar der deutschen Kolonie. Besonders schwer zu verteidigen waren von diesen Grenzen die Teile nach Rhodesia im Südwesten und diejenigen nach Britisch-Ostafrika im Nordosten. Von fünf verschiedenen Richtungen her drohte vom August 1914 her der Feind: vom Meere, aus der Gegend des Kilimandscharo, vom Tanganjika, dem Victoria- und dem Njassa-See. Daß diese Stürme zunächst scheiterten, war in erster Linie dem Umstande zu danken, daß an der Spitze der Schutztruppe ein Mann von unbeugsamer Willenskraft und einem außergewöhnlichen Feldherrntalent stand, der damalige Oberstleutnant v. Lettow Vorbeck, der sich auf seine Soldaten verlassen konnte. Diese, zum überwiegenden Teil farbige Askaris, zum kleinen Teil wehrpflichtige weiße Deutsche, geführt von tapferen Offizieren echten deutschen Schwertadels. Als sehr wertvoll erwies sich die 1200 km lange Zentralbahn, die bei Dar-es-Salam beginnend über Tabora den Tanganjika bei Udjidi-Kigoma erreicht, sowie die nur 300 km lange Usambara-Bahn, die nördlich der Zentralbahn von Tanga nach Moschi läuft. Beide erleichterten die strategisch nötig werdenden Verschiebungen von Truppen und Kriegsbedarf. Die Haltung der Eingeborenen, die durch die deutschfreundlichen Araber zugunsten der Herren des Landes beeinflußt wurde, und die sich dank einer menschenwürdigen, milden Behandlung durch die Deutschen immer mehr zu treuer Anhänglichkeit vertieft hatte, war über jedes Lob erhaben. Von großer Bedeutung erwies sich schließlich, daß die Kolonie selbst alles zur Ernährung Erforderliche in ausreichendem Maße hervorbrachte.

Diesen für die Verteidigung günstigen Verhältnissen gegenüber fehlte es aber andererseits nicht an solchen, die das Ringen erschwerten. Zunächst muß berücksichtigt werden, daß die Grenzen nur zum Teil durch ihre natürliche Beschaffenheit die Verteidigung begünstigen und die zur Verfügung stehenden Streitkräfte angesichts der an sie herantretenden Aufgaben sehr gering waren. Allerdings traten die Besatzungen des außer Dienst gestellten Vermessungsschiffs „Möwe" alsbald unter Lettow Vorbecks Befehl, und ein freundliches Geschick hatte es auch ermöglicht, die auf der Heimreise nach Deutschland begriffene abgelöste Besatzung des in der Südsee tätigen Vermessungsschiffs „Planet" — zusammen etwa 188 Mann — nach Ostafrika zu lenken. Dazu sind später noch die Überlebenden des Kleinen Kreuzers „Königsberg" getreten, über deren Anzahl Angaben nicht vorliegen. Die Gesamtstärke der für die Verteidigung verfügbaren Streiter wird ungefähr auf 3000 Köpfe,*) unter ihnen vielleicht 300 der Marine Angehörige, geschätzt, allerdings fast durchweg an das Klima gewohnte Männer, was um so höher ins Gewicht fällt, als die gesundheitlichen Verhältnisse die Verwendung weißer Truppen oder nicht landesgewohnter Farbiger in größerem Umfange erschwert.

*) 3000 Europäer und 12000 Farbige (Askari).

Die große Grabensenke im Westen, in der die großen Seen liegen und aus der sich Randgebirge erheben, welche im Nordwesten das deutsche Gebiet von dem britischen Westuganda trennen, der im Süden fließende wasserreiche Rovuma erleichterten die Verteidigung. Solche natürlichen Hindernisse fehlen aber im Norden und Südwesten, während der Ozean keinen Schutz bietet, sobald das seemächtige Albion als Gegner in Frage kommt. Belgien war mit diesem von Anfang an verbündet und Portugal schloß sich ihm nach einer Neutralität von sehr zweifelhafter Art 1915 ebenfalls offen an. Damit war Deutsch-Ostafrika von jedem Weltverkehr abgeschlossen, und nur ganz vereinzelt ist es möglich geworden, die von den britischen Seestreitkräften verhängte Blockade zu brechen. So erklärt es sich, daß von Anfang 1916 an Nachrichten über die Geschehnisse im Schutzgebiet nicht mehr nach Deutschland gelangten. Erst neuerdings sind durch ausgetauschte Beamte, Offiziere, Kaufleute, Missionare und Frauen Einzelheiten über die Ereignisse in den Jahren 1916 und 1917 nach Deutschland überbracht worden. Umgekehrt konnte das Schutzgebiet durch seine drahtlose Empfangsanlage fast bis Ende 1916 über die Ereignisse im Heimatland im großen und ganzen unterrichtet werden.

Am 5. August morgens war in Dar-es-Salam die Nachricht von der englischen Kriegserklärung eingegangen. Der an diesem Tage ausgelaufene Postdampfer „König" erhielt von einem britischen Kreuzer Feuer und kehrte in den Hafen zurück. An eine Verteidigung der offenen Stadt gegen etwaige Angriffe von See aus war nicht zu denken; die Schutztruppe bezog daher landeinwärts eine Stellung.

Bereits am 8. eröffneten die Engländer die Feindseligkeiten durch einen Vorstoß gegen diesen Regierungssitz. Die Kleinen Kreuzer „Pegasus" und „Asträa" beschossen erfolglos den Funkturm, der „aus militärischen Gründen", wie es in dem Bericht des Gouverneurs heißt, deutscherseits gesprengt wurde. Das Vermessungsschiff „Möwe" war im Hafen versenkt, das kleine Schwimmdock zur Sperrung der Einfahrt verwendet worden. Im Hafen lagen die Handelsdampfer „Tabora", „König" und „Feldmarschall". Als in Dar-es-Salam die weiße Flagge gesetzt worden war, beschlagnahmten die Engländer diese Schiffe. Den Dampfer „Markgraf" und ein kleines Fahrzeug ereilte am 17. in Tanga ein gleiches Schicksal. Am 8. September wurden ein Schleppdampfer und einige Leichter von den Briten aus dem Hafen weggeführt. Das ebenfalls unverteidigte Bagamoyo wurde am 23. August von dem britischen Kleinen Kreuzer „Pegasus" mit einigen dreißig Granaten beschossen, durch die das Zollamt stark, das Bezirksamt leichter beschädigt wurden. Die Einwohner waren rechtzeitig nach der katholischen Mission in Sicherheit gebracht worden, so daß Menschen nicht zuschaden kamen.

Im Innern wurde am 13. August auf dem Njassa-See der in Sphinxhafen auf dem Slip liegende Dampfer „Hermann v. Wißmann" von den Eng-

ländern genommen, der Kapitän und Maſchiniſt, die nichts vom Kriege wußten, gefangen. Auf dem Victoria-See hatten die Engländer fünf große Dampfer zur Verfügung, „Sybill“ und „Winifred“ von je 600, „Clement Hill“, „Nyanſa“ und „Kavirondo“ von je 900 T. Die Deutſchen hatten dort nur den 34 T. großen „Muanſa“ im Dienſt. Auf dem Tanganjika-See befand ſich der kleine Dampfer „Hedwig v. Wißmann“.

Die Vorgänge an der Küſte und am Njaſſa-See ließen erkennen, daß England nicht daran dachte, der Kongoakte entſprechend Deutſch-Oſtafrika als unbeteiligt zu behandeln, und in der Erkenntnis, daß die beſte Verteidigung im Angriffe liege, benutzte die Schutztruppe jede ſich bietende Gelegenheit, um dem Gegner durch Vorſtöße das Geſetz des militäriſchen Handelns zu diktieren. Am 15. Auguſt wurde das öſtlich vom Ende der Uſambara-Bahn bei Moſchi in Britiſch-Oſtafrika liegende Taveta von einer Kompagnie der Schutztruppe unter Hauptmann v. Prince gegen geringen Widerſtand beſetzt. Auf dem Tanganjika-See griff Oberlt. z. S. v. Horn mit dem Dampfer „Hedwig v. Wißmann“ einen belgiſchen Dampfer bei der Lukuga-Mündung an und beſchädigte ihn ſchwer. Obgleich belgiſche Landartillerie eingriff, hatte der deutſche Dampfer doch keine Verluſte.

Bei Engarelen kam es am 29. Auguſt zwiſchen deutſchen Schutztruppen unter Leutnant v. Oppen und berittener britiſcher Infanterie zu Plänkeleien, in denen letztere 6 Europäer und 2 Farbige auf dem Platze ließ, während deutſcherſeits keine Verluſte zu verzeichnen waren. Zwei Verſuche, die Uganda-Bahn bei Voi zu unterbrechen, ſcheiterten leider. In Britiſch-Oſtafrika wurde am 8. September Stabsarzt Dr. Schumacher, der Verwundete transportierte, obgleich das Rote Kreuz gezeigt wurde und er ſich als Arzt zu erkennen gab, niedergeſchoſſen. Alſo trat damas bereits britiſcherſeits dasſelbe in die Erſcheinung, was auch bei den Seegefechten immer wieder zu verzeichnen iſt, die ganze Herzensroheit der angelſächſiſchen Veranlagung. Am 9. wurde ein Angriff der 5. Kompagnie der Schutztruppe bei Karonga abgeſchlagen; 6 Europäer und 27 Askaris fielen, 3 Europäer — davon 2 ſchwer verwundet — und 29 Farbige fielen in Gefangenſchaft; 5 Europäer, 39 Askaris wurden verwundet, 2 Geſchütze und 2 Maſchinengewehre gingen verloren. Beim Gegner fielen 5 Europäer, eine größere Anzahl wurde verwundet, die Verluſte an farbigen Soldaten waren erheblich. Am 12. kam die Abteilung Bock v. Wülfingen bei Kiſii, nördlich Schirati, in ein hartnäckiges, ſiebenſtündiges Gefecht gegen erheblich ſtärkere feindliche Kräfte. Die Verluſte auf deutſcher Seite waren wiederum erheblich; 8 Europäer, 27 Askaris fielen, 11 bzw. 25 wurden verwundet. Am 14. überſchritten Engländer die Grenze des Bukoba-Bezirks von Uganda her und drangen bis zum Kagera vor. An der Grenze von Rhodeſien kam es am 15. zu unentſchiedenen Gefechten bei Abercorn, in denen Europäer nicht fielen oder verwundet wurden.

Am selben Tage wurde der britische Dampfer „Sybill", der indische Truppen transportierte, auf dem Victoria-See von dem kleinen deutschen Dampfer „Muansa" angegriffen. „Sybill" flüchtete unter Verlusten. Am 20. schlug die Abteilung Langenn ein erfolgreiches Gefecht bei Elmabitet (?). Am Tage vorher hatte „Königsberg" den britischen Kreuzer „Pegasus" vor Zanzibar vernichtet.

Am 21. beschoß ein britischer Kreuzer die im Kriek oberhalb Dar-es-Salam ankernden deutschen Dampfer „König" und „Feldmarschall", die dabei ernstlich beschädigt wurden. Einen von Britisch-Ostafrika her angesetzten englischen Vorstoß von 1500 Mann — 350 Mann berittener Infanterie, 4 Kompagnien des 29. Pendschab-Regiments, 4 Kompagnien Karputhala-Infanterie mit 6 Geschützen und 8 MG — wies Major Kraut bei Longido mit höchstens 600 Mann zurück. Nach einem Gefecht von 15½ Stunden ging der Gegner fluchtartig zurück. 20 Reittiere, viele Sättel und Zaumzeug, Arzneikisten, Gewehre, Munition, 10 große Wasserkasten und viele sonstige Ausrüstungsgegenstände wurden erbeutet. Auch die westlich des Victoria-Sees eingedrungenen Engländer warf Major v. Stümer nach einem Gefecht bei Kisumbiro aus der deutschen Kolonie hinaus und besetzte den britischen Teil der Landschaft Kisiba. Am Südende des Tanganjika-Sees griff eine belgische Kompagnie die Abteilung des Leutnants Haßlacher bei Pambete und Kasakalewe an, während die deutschen Dampfer gerade beim Abtransport erbeuteten Telegraphenmaterials abwesend waren. „Hedwig v. Wißmann" kam aber noch rechtzeitig zurück, um entscheidend eingreifen zu können. Nach fünfstündigem Gefecht traten die Belgier den Rückzug an. Ein an Land liegender englischer Dampfer wurde von den Deutschen gesprengt. Den zweiten englischen Dampfer „Good News" vernichtete Kaptlt. Hinrichs mit den beiden deutschen Dampfern bei Kituta, die eine dort stehende 800 Mann starke britische Abteilung hinderte, in das Gefecht gegen die Belgier einzugreifen. Das erbeutete Telegraphenmaterial hatte einen Wert von 30 000 Pfd. Sterling und stammte aus einer Niederlage, die für den Ausbau der Linie „Transcontinental Cap-Cairo" aufgestapelt worden war. Nach der Vernichtung der beiden englischen Dampfer befanden sich auf dem Tanganjika-See keine englischen Seestreitkräfte mehr. Bei den beiden deutschen handelte es sich übrigens auch nur um kleine Schiffe, von denen „Kingani" nach Kriegsausbruch mit der Eisenbahn unzerlegt nach dem See geschafft worden war. Ein glücklicher Umstand hatte gewollt, daß die Besatzung des Vermessungsschiffs „Möwe" rechtzeitig für die Verwendung auf dem See frei geworden war.

Die Engländer glaubten Tanga, den Ausgangspunkt der deutschen Usambara-Bahn, unzureichend oder gar nicht geschützt und beabsichtigten, sich seiner zu bemächtigen, um die Bahn entlang vorzustoßen und dadurch Britisch-Ostafrika und seine Uganda-Bahn am besten gegen die Deutschen zu schützen;

hatten dieſe doch ſchon die nach Magadi führende Zweigbahn an der Weſtſeite des Kilimandſcharo durch Sprengung einer Brücke betriebsunfähig gemacht. Gelang der engliſche Plan, ſo ſah ſich die an der Grenze gegen Britiſch-Oſtafrika fechtende deutſche Abteilung der Schutztruppe von der Küſte abgeſchnitten. Am 31. Oktober erſchien ein engliſcher Dampfer vor Tanga und nahm dort Lotungen und Erkundungen vor, die zur Vorſicht mahnten. Der Führer der Schutztruppe, Oberſtlt. v. Lettow-Vorbeck, zog infolgedeſſen alles, was an Truppen erreichbar war, nach der Gegend von Tanga zuſammen, um einer etwaigen engliſchen Landung entgegenzutreten. Er verfügte Anfang November dort über 250 Europäer *) und 750 Askaris. Am 2. November erſchienen 2 Kriegsſchiffe und 14 Transportdampfer und verlangten bedingungsloſe Übergabe der Stadt. Als dieſe abgelehnt wurde, verſchwanden die Schiffe wieder ſeewärts; in der Nacht zum 3. aber landete die im Schutze der Dunkelheit zurückgekehrte Flotte bei der Pflanzung Moehn, etwa 4 km von der Stadt, Truppen, die bei Tagesanbruch auf ihren Vormarſch gegen die Stadt ſich heftig angegriffen ſahen, zurückgeworfen und zur Wiedereinſchiffung gezwungen wurden. Am 4. morgens gelang es dem Feinde, 8 Regimenter indiſcher Infanterie und Artillerie, Landungsabteilungen der Schiffe und 8 Kompagnien des Northlancaſhire-Regiments unter dem Schutz des Feuers der Kreuzer an Land zu werfen und zum Angriff auf die Stadt anzuſetzen, die von den Kriegsſchiffen heftig beſchoſſen wurde. Beim Krankenhauſe und Bahneinſchnitt in der Nähe der Landungsbrücken kam es zu erbitterten Kämpfen; die Gelandeten wurden in der Richtung auf Ras-Kaſone zurückgeworfen. Reihenweiſe ſanken hier die dicht gedrängten Engländer und Inder unter dem Geſchoßhagel der deutſchen Maſchinengewehre. Sie taten, was ſie konnten, um ſich zu halten, und begannen, Schützengräben auszuheben. Aber es half ihnen nicht viel. Gedeckt durch dichtes Buſchwerk brachten die Deutſchen ihre Maſchinengewehre flankierend zur Aufſtellung und deren Feuer wirkte vernichtend. Gleichzeitig platzten die Granaten der leichten Feldartillerie in der Mitte der feindlichen Haufen. Immer weiter wälzten dieſe ſich der Küſte zu, hatten am Abend allen Halt verloren, und ballten ſich unterhalb Ras-Kaſone in wirrem Durcheinander. Hier kam es am 5. morgens noch zu kleinen Gefechten, die aber an der Lage nichts mehr ändern konnten. Die Inder waren völlig demoraliſiert und hoben die Hände, ſobald ſich ein Deutſcher ſehen ließ. Die Engländer jagten ſie energiſch in die Boote und brachten ſie auf die Transportſchiffe zurück; die zurückgebliebenen weißen Briten folgten ihnen noch am ſelben Abend. Unterdeſſen nahmen die deutſchen Feldgeſchütze die Flotte unter Feuer. „Fox“ wurde mehrfach getroffen, ein Transporter geriet in Brand und wurde von einem flüchtenden Dampfer obendrein gerammt. Die engliſchen Verluſte waren ſchwer; die Leichen von 150

*) Wehrpflichtige und Marinemannſchaften von der „Möwe.“

Weißen und über 600 Indern deckten den Kampfplatz; 350 zum Teil verwundete Gefangene befanden sich in deutscher Hand, unter letzteren zwei schwer verwundete Oberstleutnants. Die deutschen Verluste waren verhältnismäßig gering: 15 Weiße — aber unter ihnen Hauptmann v. Prince, einer der ältesten Ostafrikaner, und sein Adjutant, Ltn. Hoffmann — waren gefallen, 5 verwundet worden. Am 6. erschien ein britisches Dampfbeiboot unter weißer Flagge zu Verhandlungen. Durch die Beschießung hatten in Tanga 13 Europäerhäuser schwer, 5 leicht gelitten, auch das gesondert von der Stadt seewärts gelegene Krankenhaus. Der britische Befehlshaber ließ wegen der diesem zugefügten Schäden Entschuldigungen überbringen und bat um die Erlaubnis, die schwer verwundeten Engländer mitnehmen zu dürfen. Da angesichts der Absperrung der Kolonie mit den Verbandmitteln hausgehalten werden mußte, genehmigte Lettow das Gesuch des britischen Generals. —

Diese Schlacht war die größte, die jemals in der Kolonie geschlagen wurde, und nie ist bisher den Engländern eine schwerere Niederlage auf afrikanischem Boden zugefügt worden. Die gemachte Beute erhöhte sich noch durch einen von den Briten im Stich gelassenen Prahm, der bei Ras-Kasone angetrieben war, 8 MG, 500 Gewehre, 500 000 Patronen, Ausrüstungsstücke aller Art, über 1000 wollene Decken, Material für Feldtelephonlinien, 30 Feldtelephone, viele Hunderte von Hacken und Spaten. Am 6. abends verschwand die britische Flotte in nördlicher Richtung.

Um sich für diese Niederlage zu rächen, beschossen die Engländer an den nächsten Tagen — ihrem Charakter entsprechend — offene Küstenstädte.

Am 28. November, um 5 Uhr vorm., erschien auf der Außenreede von Dar-es-Salam das britische Linienschiff „Goliath", der Kleine Kreuzer „Fox" und die aufgebrachten Schlepper „Kadett" und „Hellmuth". Ersterer suchte die Reede nach Minen ab, der andere wurde mit weißer Flagge zu Verhandlungen in den Hafen geschickt. Es wurde den Engländern gestattet, ein mit einem Offizier besetztes Boot in den Hafen zu schicken, um sich davon zu überzeugen, daß die dort liegenden Dampfer nicht mehr betriebsfähig seien. Die deutsche Nachgiebigkeit kann nur damit erklärt werden, daß man durch eine solche „Verständigung" zu erreichen hoffte, ein sonst der Stadt vielleicht drohendes Bombardement abzuwenden. War das der Grund, so sollte der angestrebte Zweck nicht erreicht werden. Der britische Befehlshaber hielt britische Treue. Er ließ dem ersten Boot ein zweites bewaffnetes folgen, das sofort längsseit der deutschen Dampfer fuhr, dort Sprengungen vornahm, und den Teil der Besatzungen, der nicht geflohen war, gefangen mitführen wollte. Als dann noch ein drittes bewaffnetes Boot sich der Einfahrt näherte, mußte deutscherseits notgedrungenerweise das Feuer gegen die feindlichen Boote eröffnet werden. Die auf der Reede liegenden Kriegsschiffe antworteten sofort mit schwerem Geschütz. Der Palast des Gouverneurs wurde völlig zerstört — über die

örtlichen Verhältnisse war man durch den langjährigen Konsul Seiner Britischen Majestät, Mr. King, genau unterrichtet, der in Dar-es-Salam dieselbe Rolle gespielt hat, wie Mr. Eckford in Tsingtau — und die Umgebung der Hafeneinfahrt mit Geschossen überschüttet. Unter diesem Schutz gelang es den britischen Dampfbeibooten, mit ihrer Beute, 14 Deutschen — darunter eine Wärterin —, 10 Arabern, 3 Chinesen und 2 Indern von den Besatzungen der Dampfer „Feldmarschall" und „König", wieder auszulaufen; der Schlepper „Hellmuth" brach um 1 Uhr 30 Min. nachm. mit zwei Rettungsbooten der D.O.A.L. im Schlepp durch die Einfahrt. Da die dritte Pinasse sie aber erst drei Stunden später passiert hat, so ist anzunehmen, daß erst auf sie das Feuer eröffnet worden ist. Andernfalls wäre es doch gar zu schlecht gerichtet gewesen. Die Beschießung durch die britischen Schiffe hat jedenfalls bis 5 Uhr nachm. gedauert. Es wurden 800 30,5- und 15,2 cm-Granaten verfeuert. Der auf den Schiffen durch diesen britischen Vertrauensbruch herbeigeführte Schaden wurde auf 250 000 M geschätzt. Leutnant Comm. Patterson, 2 Leutnants und 8 Matrosen wurden auf dem „Feldmarschall" deutscherseits festgenommen.

Am 29. hatte der britische Seebefehlshaber die Unverfrorenheit, durch „Fox" signalisieren zu lassen, daß man ein Boot zu Verhandlungen senden möge. Diesmal hatte er aber mit seinem Ersuchen kein Glück: man würdigte ihn überhaupt keiner Antwort. Darauf erfolgte ein abermaliges Bombardement, für das die Verhandlung ebenfalls den Vorwand geliefert haben würde, wenn man deutscherseits darauf eingegangen wäre. Von 2 Uhr 10 Min. bis 4 Uhr 40 Min. wurden 300 bis 400 Schuß aus schwerem Geschütz — nach englischen Berichten auf „die Forts", die nicht vorhanden sind — auf die Stadt verfeuert, die großen Schaden anrichteten, einige Askariweiber im Rekrutendepot töteten und verwundeten, aber keine Weißen trafen, da diese sich in Deckung begeben hatten. Alle im Hafen liegenden Schiffe erlitten weitere Beschädigungen.

Der älteste britische Seeoffizier an der ostafrikanischen Küste, Kapitän z. S. Caulfield, der zugleich Kommandant des Kreuzers „Fox" war, und der stellvertretende Gouverneur, Regierungsrat Hümann, haben um jene Zeit Briefe gewechselt, aus denen die britische Anmaßung und das Hinwegsetzen englischer Offiziere über getroffene Vereinbarungen hervorgeht:

Schreiben des Kapitäns Caulfield an den deutschen Gouverneur in Dar-es-Salam.

S. B. M. S. „Fox" vor Dar-es-Salam, den 30. November 1914.

„Ich erhebe in schärfster und nachdrücklichster Weise Protest wegen des folgenden groben Verstoßes gegen internationales Kriegsrecht, begangen zu Dar-es-Salam am 28. November 1914.

Trotz des Umstandes, daß zwei weiße Flaggen, die in meilenweitem Umkreis sichtbar waren, auf dem Signalmast beim Haseneingang wehten und dort den ganzen Tag über gezogen blieben, wurde plötzlich dort von deutschen Truppen ein heftiges und andauerndes Geschütz-, Gewehr- und Maschinengewehrfeuer auf die zu den britischen Schiffen gehörenden Boote und Mannschaften eröffnet.

Diese inhumane Handlungsweise wurde im vorliegenden Falle noch verschärft durch die Tatsache, daß ein großer Teil dieses mörderischen Feuers ganz offensichtlich aus der unmittelbaren Nachbarschaft des Signalmastes herrührte.

Ich habe Ihnen nun die gebührende Anzeige zu machen, daß zu beliebiger Zeit, heute den 30. November, von 10½ Uhr an, Ihre Stadt zur Strafe beschossen werden soll, nachdem zwei blinde Kanonenschüsse das Signal zum Beginn des Bombardements gegeben haben werden. Da ich glaube, daß sich kranke Leute an Bord der ‚Tabora' befinden, will ich mich bemühen, sie vor Schaden zu bewahren, doch kann ich sie, wie ich Ihnen bereits mitteilte, nicht als rechtmäßiges Hospitalschiff anerkennen, noch kann ich in irgendeiner Weise die Verantwortlichkeit für die Sicherheit der an Bord Befindlichen übernehmen. (gez.) Caulfield."

Schreiben des stellvertretenden Gouverneurs an den Kapitän Caulfield.

„Dar-es-Salam, den 2. Dezember 1914.

Euer Hochwohlgeboren bestätige ich den Empfang des gefälligen Schreibens vom 30. November 1914.

Bei der Besprechung an Bord S. M. S. ‚Fox' am 28. November hatte ich mit dem Herrn Kommandanten vereinbart, daß eine Pinasse des Kriegsschiffs mit wenigen Offizieren oder Mannschaften meiner Pinasse folgen sollte, um sich von der Betriebsunfähigkeit der Schiffe im Hafen zu überzeugen. Nur diese Besichtigung war zugestanden worden; über die zu ergreifenden Schritte, um die Schiffe eventuell betriebsunfähig zu machen, war zunächst noch nichts vereinbart.

Entgegen dieser Abmachung fuhren zwei Pinassen mit starken Besatzungen in den Hafen ein, während eine dritte Pinasse sich anschickte, in der Haseneinfahrt Bojen auszulegen. Ferner wurden ohne vorherige Verständigung mit den deutschen Behörden die Maschinen auf den Schiffen gesprengt, und ein Teil der Mannschaft, darunter sogar die Stewardeß, gefangen fortgeführt.

Infolge dieser verabredungswidrigen Maßnah-

men sah sich der militärische Befehlshaber zu bewaffnetem Einschreiten gezwungen.

Die weiße Flagge blieb zunächst wehen, um anzuzeigen, daß der einen zugestandenen Pinasse keine Gewalt entgegengesetzt werden sollte. Später im Verlaufe des sich entwickelnden Kampfes war keine Möglichkeit mehr, die Flagge niederzuholen.

Indem ich hiernach den Protest Euer Hochwohlgeboren als unbegründet zurückweise, erhebe ich meinerseits nachdrücklich Protest gegen die Verletzung der Abmachungen durch die britischen Streitkräfte. (gez.) Hümann."

Vom 28. Februar ab wurde die Küste von Deutsch-Ostafrika als blockiert erklärt.

Am 18. und 19. Januar 1915 wurde eine britische Abteilung, die von Mombassa aus gegen Tanga vorging, an der Grenze bei Jassimi mit einem Verlust von 200 Toten zurückgeschlagen, vier Kompagnien wurden gefangen genommen. Der feindliche Gesamtverlust wird auf 700 Mann geschätzt. 350 Gewehre, 1 MG, 2 Reittiere, 60 000 Patronen fielen in deutsche Hand. Aber auch die deutschen Verluste waren schwer; 7 Offiziere, 6 Unteroffiziere, 5 Soldaten waren gefallen, 8 Offiziere, 7 Unteroffiziere, 7 Mann schwer, 5 Offiziere — darunter Oberstleutnant v. Lettow —, 3 Unteroffiziere, 4 Mann leicht verwundet; 2 Mann vermißt.

Am 11. Januar beschoß „Fox" das östlich Tanga gelegene Ras-Kasone und den im Hafen auf Strand liegenden Dampfer „Markgraf". Da sich in seiner Begleitung drei Transportschiffe befunden haben, so hat vielleicht die Absicht vorgelegen, bei Tanga zu landen; es ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen davon Abstand genommen worden ist. Derselbe kleine Kreuzer bombardierte am 16. Kilwa Kissiwani. Eine auf dem Strande liegende Dau wurde beschädigt, sonst aber kein Unheil angerichtet. Am 13. hatte „Fox" im Verein mit dem Hilfskreuzer „Kinfauns Castle" den Hilfsdampfern „Duplex" und „Adjutant" erfolglos, den im Rufiji liegenden Kreuzer „Königsberg" angegriffen. „Duplex" und „Adjutant" waren dazu in die Simba Ulangamündung eingelaufen, erhielten von Land aus heftiges Feuer und mußten ihr Vorhaben aufgeben. Sie beschossen dann die südlich der Kimbonimündung liegende deutsche Stellung und kehrten zu den draußen liegenden Kreuzern zurück. Am gleichen Tage beschoß „Kinfauns Castle" die offene Stadt Kilwa Kiwindsche und richtete beträchtlichen Materialschaden an. „Aſträa" belegte am 22. Januar das Zollhaus auf der Insel Kwale — nordwestlich Mafia — mit 21, am 1. Februar Kilwa Kiwindsche mit 27 Schuß, ohne jedoch Nennenswertes zu erreichen. Am 6. Februar wurde Kilwa Kissiwani bombardiert. Alles das waren militärisch ganz zwecklose Grausamkeiten. Ein an dem gleichen Tage von „Hyacynth" und „Adjutant" auf die Rufijimündung

unternommener Angriff war erfolglos; der aufgebrachte ehemals deutsche Dampfer „Adjutant" aber ging hier wieder verloren. Das mit 4 Stück 10,2- und 2 Stück 4,7 cm-SK bewaffnete Fahrzeug war in dem heftigen Gefecht manövrierunfähig geworden und gestrandet; die aus 1 Offizier, 21 weißen und 2 farbigen Engländern bestehende Besatzung wurde gefangen. Außerdem waren ein englischer Seemann gefallen, ihrer zwei sehr schwer verwundet worden. Der Dampfer gehörte ursprünglich der D. O. A. L.*) und war in Mozambique stationiert gewesen. Am 7. Oktober hatte der britische Kreuzer „Dartmouth", für den es natürlich völkerrechtliche Rücksichten nicht gab, das Fahrzeug ein und eine halbe Meile von der portugiesischen Küste, also im Hoheitsgebiet einer damals neutralen Macht, aufgebracht.

Am 8. Januar bemächtigten sich die Engländer der am Ostufer des Victoria-Sees gelegenen deutschen Station Schirati. Die hier vorgestoßene britische Abteilung wurde am 17. Januar geschlagen und räumte die von ihr stark befestigte Station wieder.

Vor der am Westufer gelegenen Station Bukoba erschienen am 3. Februar früh zwei englische Dampfer, feuerten zwölf Schuß auf dieselbe ab und entfernten sich wieder. — Die bis zum Kagera vorgedrungenen Engländer waren in einem Gefecht bei Kaumbiro geschlagen und gezwungen worden, auf britisches Gebiet auszuweichen. Jetzt wagten sie sich wieder vor. Eine vierzig Gewehre starke Abteilung wurde von den Deutschen überraschend angegriffen und nach kurzem Gefecht mit einem Verlust von 17 Toten zu fluchtartigem Rückzuge gezwungen. Nach belgischen Berichten soll ein um diese Zeit beim Kiwu-See von deutschen Truppen unternommener Versuch, in das Gebiet des Kongostaats einzubrechen, gescheitert sein. Das französische Kolonialministerium hat berichtet, daß der deutsche Dampfer „Hedwig v. Wißmann" gelegentlich eines Angriffs der deutschen Dampfer auf dem Tanganjika-See gegen den belgischen Hafen von Lukuga durch Artilleriefeuer beschädigt, und Reuter, daß am 17. März südlich dieses Sees eine deutsche Abteilung bei Abercorn mit Verlust eines Offiziers und dreier Askaris auf deutsches Gebiet zurückgeworfen worden sei. Am 9. März scheint dort ein für die Engländer ungünstiges Gefecht stattgefunden zu haben; denn englische Zeitungen brachten die Namen dreier britischer Offiziere, die um diese Zeit in Ostafrika gefallen sind. Die Engländer dürften damals eine größere Unternehmung geplant haben; sie zogen aus Rhodesien 4 Kompagnien europäischer Truppen über das portugiesische Beirat nach Zanzibar, ein Beweis, wie diese „Beschützer der kleinen Nationen" die Neutralität derselben achten. Im südlichen Rhodesien und in Katanga wurden große Vorräte an Lebensmitteln und Kriegszeug auf-

*) Deutsch-Ostafrikalinie.

gestapelt, was auf die Absicht eines gemeinsamen Angriffs belgischer und britischer Kräfte gegen Deutsch-Ostafrika deuten würde. —

Die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Kolonie waren damals zufriedenstellend. Zwar Aus- und Einfuhr waren unterbrochen, aber auf allen Betrieben wurde mit gutem Ergebnis gearbeitet. Schwierigkeiten der Ernährung waren auch bei längerer Kriegsdauer nicht zu befürchten, wohl aber lag die Gefahr vor, daß die Kriegszeugvorräte auf die Neige gehen würden. In Deutschland hatte man damit gerechnet und deshalb zwei Dampfer mit Waffen, Munition, Uniformen und Mitteln für die Krankenpflege hinausgesandt. Bereits im Februar 1915 führte Oberleutnant z. S. d. R. Christiansen einen solchen Dampfer hinaus, der schon im April die Mansabucht in Deutsch-Ostafrika erreichte. Erst bei seinem Einlaufen wurde er von dem britischen Kleinen Kreuzer „Hyacinth" entdeckt, der ihn in Brand schoß. Das auch unter Wasser getroffene Schiff ist in flachem Wasser gesunken, seine Ladung aber konnte geborgen werden. Anfang 1916 lief der Hilfsdampfer „Marie" unter Führung des Leutnants z. S. d. R. Sörensen aus. Von den Fahrten desselben gibt Selow-Serman in dem Büchlein „Blokadebrecher" — Berlin, Scherl — eine fesselnde Schilderung; aus ihm ist auszugsweise das Folgende entnommen.

An einem trüben Wintertage des Jahres 1915 hatte der schwer mit Kriegszeug für Deutsch-Ostafrika beladene Dampfer „Marie" Wilhelmshaven verlassen; die langen Nächte und der Neumond sollten ihm das Durchbrechen der englischen Blockade erleichtern. Abgeblendet rauschte der Dampfer durch die Nordsee; an seinem Schornstein sind die Abzeichen der englischen Robinson-Linie, ein roter Ring mit einem weißen Stern, über Nacht angebracht worden. Gen Norden führt der Kurs, dicht an der jütischen Küste entlang, an der dänische Fischer gesichtet werden, die eifrig dem Schollenfange obliegen. Nachmittags wird an Backbord voraus ein Dampfer gesichtet, der als britischer Hilfskreuzer erkannt wird; „Marie" ändert ihren Kurs in das Skagerrak hinein, als ob sie einen dänischen oder schwedischen Hafen anzulaufen beabsichtige. Der Brite ist ein großer, schwer bestückter Schnelldampfer, dem gegenüber an Widerstand nicht zu denken ist. Das einzige Heil liegt in der Flucht. Diese kann aber bei der überlegenen Geschwindigkeit des Feindes nur in der Dunkelheit gelingen, und bis zu deren Hereinbrechen muß noch eine halbe Stunde verstreichen. Zuerst scheint es, als beachte der Kreuzer den Trampdampfer mit den Abzeichen einer englischen Reederei nicht, aber gerade als der untere Rand der Sonne den Horizont berührt, wird offenbar, daß er zur Verfolgung ansetzt. An seinem Mast geht das Signal „J D" hoch; „Stoppen Sie sofort!" bedeutet es. Sörensen denkt nicht daran, es zu befolgen; nur noch schneller schiebt sich seine „Marie" durch die grüne Flut. Die Sonne ist verschwunden; die scharfen Umrisse der Schiffe scheinen sich in

der nun schnell einsetzenden Dämmerung aufzulösen. Auf dem Verfolger blitzt es auf; das Einschlagen der Granate ist bereits nicht mehr zu sehen. Die Dunkelheit bricht herein; bald hat die Nacht ihren alles verhüllenden Mantel über Wild und Jäger gebreitet. Mit hart Ruder dreht Kapitän Sörensen nun nach Norden, während die Lichtkegel der Scheinwerfer des Hilfskreuzers den Horizont in östlicher Richtung abtasten. Abgeblendet braust der Deutsche mit seiner höchsten Fahrt durch die tiefe Dunkelheit. Nach einer Stunde kann dieselbe auf die Reisegeschwindigkeit gemindert werden; der Verfolger ist abgeschüttelt. Als der junge Tag heraufdämmert, dann heller Sonnenschein auf der leicht gekräuselten See liegt, steuert „Marie" an der felsigen Küste des neutralen Norwegen nach Norden. Keine Rauchwolke ist zu sehen, nur ein von Westen kommendes großes schwedisches Vollschiff strebt, unter dem Drucke seiner schneeweißen Segel graziös leicht überliegend, nach Südosten; nach kurzer Zeit ist das schöne Schiff hinter der Kimm verschwunden. Gleichmäßig mahlt die Schraube im Wasser; Meile um Meile wird abgelaufen, immer mehr nähert sich der Dampfer der gefährlichen Sperrlinie, auf der britische Kriegsschiffe jedes unbemerkte Durchbrechen zu verhindern suchen. Da plötzlich kracht ein Schuß, heulend fliegt eine Granate dicht beim Bug vorüber und krepiert auf dem Wasser. In einer Entfernung von fünf Seemeilen ist der Turm eines Unterseeboots aufgetaucht. Es gibt kein Entrinnen, und man schickt sich an, alles zum Versenken des Schiffs klarzumachen. Auf dem U-Boot weht das Signal: Schicken Sie ein Boot mit den Schiffspapieren! „Marie" hat gestoppt, brausend entweicht der Dampf durch das Abblaserohr, langsam rollt das Schiff in der Dünung. Als das Tauchboot sich vorsichtig nähert, erkennt das scharfe Auge Sörensens die deutsche Kriegsflagge auf dem Turm des Boots; mit einem Schlag ist die niedergeschlagene Stimmung an Bord in helle Freude umgeschlagen. Sörensen fährt selbst hinüber, und gibt dem Kommandanten Auskunft. Wenige Minuten nach seiner Rückkehr ist das Boot gehißt und der Dampfer hat seine Fahrt wieder aufgenommen. Es ist, als habe das U-Boot das gute Wetter mit fortgenommen; der Himmel hat sich dicht bewölkt. Die nächste Nacht zieht „Marie" durch rabenschwarze Finsternis, und als der Tag graut, liegt dichter Nebel auf dem Wasser. Mit Volldampf braust das Schiff nach Westen, um die günstige Gelegenheit zum Durchschlüpfen auszunutzen. Um Mittag kreischen Sirenensignale voraus: „Stopp!" Das Stampfen der Maschinen hört auf; in tiefem Schweigen schleicht der Transporter durchs Wasser. Wieder schreit die Sirene, abgehackte Töne: lang, kurz, lang ... ein wenige Hundert Meter entferntes Schiff gibt Signale. Sörensen dreht nach der entgegengesetzten Richtung. Fünf Minuten später Sirenensignil rechts voraus! Mit Backbordruder dreht „Marie" auf dem alten Kurs zurück und fährt zwischen den beiden signalisierenden Schiffen hindurch; die Sirenentöne werden schwächer, ersterben. Als es am nächsten Tage mittags

aufklart, liegt die Sperrzone achteraus, aber die Gefahren sind noch nicht vorüber. Aus südlicher Richtung kommt ein Zerstörer in Sicht, der in schneller Fahrt sich nähert. Als der Brite — nur um einen solchen kann es sich handeln — den von Sörensen erwarteten Befehl gibt: „Zeigen Sie ihr Unterscheidungssignal!“ flattern im nächsten Augenblick die Flaggen am Großmast der „Marie“. Der Zerstörer hat gestoppt; querab schneidet er langsam durchs Wasser. Was wird er tun? Plötzlich schrillen seine Maschinentelegraphen; mit hoher Fahrt schießt er nach Westen davon, wo ein Dampfer in Sicht gekommen ist. Davon eilend signalisiert er: „Bleiben Sie gestoppt liegen!“ Das herankommende Schiff ist ein Norweger; er muß beidrehen und erhält eine Prisenbesatzung. Dann wendet sich der Zerstörer wieder dem Deutschen zu. Jetzt ist er so weit herangekommen, daß mit dem Glase alle Einzelheiten an Bord deutlich erkennbar sind; Offiziere und Mannschaften auf der Brücke, am Heck Leute, die miteinander plaudern. Setzt ein Engländer seinen Fuß auf das Deck der „Marie“, so ist das Spiel endgültig verloren. Da . . . in der Mitte des Zerstörers eine weiße Sprengwolke, gemischt mit bräunlichgelbem Qualm; hundert Meter steigt ein Wasserschwall empor, Trümmer wirbeln durch die Luft, ein dumpfer Krach! Als der Dampf sich verzogen hat, die Wassersäule zusammengebrochen, ist die Stelle leer, wo noch soeben der schlanke Zerstörer sich wiegte; kein Lebewesen ist zu sehen, nur Heizöl steigt an die Oberfläche . . . mit Mann und Maus ist der Feind versunken. Ist er auf eine Mine gelaufen? In weiter Entfernung bereits jagt ein Tauchboot auf den Norweger zu. Aufs neue einer schweren Gefahr entronnen!

Gegen schwere Stürme kämpfend hat der deutsche Dampfer die Biskaya hinter sich gelassen; es ist wärmer geworden. Viele Schiffe sind passiert, darunter ein mächtiger Cunarder, den ein breiter grüner Gürtel und rote Kreuze als Hospitalschiff kennzeichnen . . . sollen; ob er es tatsächlich ist, und nicht Truppen oder Kriegszeug befördert, ist nicht zu sagen. Auch ein riesiger Hilfskreuzer, ein früherer Whitestardampfer, schäumt in kleiner Entfernung vorüber. Er ist schwer bewaffnet, und kümmert sich nicht um den plumpen Trampdampfer, der grüßend die englische Flagge dreimal senkt. Südlich von Madeira wird der Verkehr geringer. Bei den Kanarischen Inseln begegnet man einem großen Dampfer der Union-Castle-Linie; schon von weitem leuchtet die weiße mächtige Bugwelle herüber. Erst als beide Schiffe sich in kurzem Abstande passieren, wird erkennbar, daß die Bugwelle nur angemalt ist, bestimmt, deutsche U-Boote über die Geschwindigkeit des Schiffs zu täuschen. Vor vierzehn Tagen froren die überkommenden Spritzer zu Eis; jetzt sucht die Besatzung den Schutz der ausgeholten Sonnensegel. Tümmler spielen um das Schiff, fliegende Fische jagen vor ihm auf. Auf der Höhe von Dekar begegnet man einem alten französischen Kanonenboot, einem alten Pott mit hohen Masten und dünnem Schornstein; das ganze Schiff ist so dreckig wie die Nation, der

es angehört. Die Linie ist überfahren; weit aus Sicht von Land wird das Kap der guten Hoffnung umfahren. Nach Norden geht es nun wieder, und bald liegt querab des deutschen Dampfers deutsches Land, in dem eine kleine Schar von Helden, abgeschnitten von der Heimat, nur auf sich selbst und den eignen Siegeswillen gestellt, gegen eine zehnfache Übermacht kämpft und seewärts nach der Hilfe ausspäht, die ihr aus der Heimat versprochen ist. Mit Westkurs hält Sörensen nun auf die Küste zu, an der sich die Dünung des Indischen Ozeans in schäumender Brandung bricht. Als die „Marie" sich derselben so weit genähert hat, daß in zwei Stunden Land gesichtet werden muß, wird ein britischer Kreuzer der Städteklasse entdeckt, der gerade zu Anker gegangen ist. In einem Abstande von fünfzehn Seemeilen führt der nach der Sfudibucht weisende Kurs an dem Feinde vorüber. Sörensen läßt die Feuer reinigen und jagt mit rauchloser Fahrt auf die Küste zu. Erst als der Kreuzer weit hinter dem deutschen Dampfer liegt, blitzt von ihm ein Schuß auf. Dann: Brandung voraus, eine Bucht öffnet sich, ein deutscher Lotse kommt an Bord, Land an beiden Seiten. Donnernd rasselt der Anker in die Tiefe — das Ziel ist erreicht, auch diese Blockade von einem langsamen Schiffe durchbrochen!

Nach mehreren Wochen ist die Ladung der „Marie" gelöscht, die dem Obersten v. Lettow-Vorbeck die Mittel bietet, die Verteidigung des seinem Schutze anvertrauten Landes eine weitere Zeit hindurch führen zu können. Dann wird das Schiff wieder seeklar gemacht; der Proviant ist aufgefüllt, fünf Mann der Besatzung sind der Schutztruppe eingereiht worden. Möglichst schnell muß das Schiff wieder hinaus, wenn es hier nicht in Feindes Hand fallen soll. In einer dunkeln Nacht geht es seewärts; die letzte Huk wird umfahren, der gerade Weg nach der offenen See liegt vor dem Dampfer. Der Mond ist aufgegangen, es ist 2 Uhr nachts. Voraus blitzen Lichter auf; dicht über Wasser schimmern grüne und rote Laternen herüber; kleine Fahrzeuge, die im Blockadedienst tätig sind. Als sie noch 1500 m entfernt sind, entdecken sie den Dampfer und eröffnen gegen ihn das Feuer aus leichtem Geschütz. Als sie keine Antwort erhalten, kommen sie näher heran und fangen nun an, zu treffen. In das Gebelfer ihrer Maschinenkanonen dröhnt der Baß einer Landbatterie. Das veranlaßt die Kanonenboote, sich durch Ausweichen seewärts in Sicherheit zu bringen. Der nicht mehr ferne Morgen aber bringt ihnen sicherlich Verstärkung; deshalb heißt es für den Dampfer: Zurück! In der Tat erscheint ein britischer Kreuzer um 8 Uhr vor der Bucht und nimmt den deutschen Dampfer unter Feuer. Nachdem er und die Kanonenboote 800 Stück 15 cm-Granaten und an 1000 leichtere Geschosse gegen die „Marie" verfeuert haben, die Briten beobachten konnten, daß der Dampfer brannte, ziehen sie in der Überzeugung ab, daß das angegriffene Schiff, wenn nicht vernichtet, so doch zum Wrack geschossen sein müsse. Tatsächlich ist wunderbarerweise kein Mann auf der zwei Stunden lang beschossenen „Marie" ver-

letzt worden, das Schiff selbst ist zwar vielfach getroffen und böse mitgenommen worden, aber Maschine und Kessel sind betriebsfähig geblieben. Tag und Nacht wird daran gearbeitet, die Schäden so gut wie möglich zu beseitigen, den Dampfer wieder seefähig zu machen. Nach fünf Tagen erneuern die britischen Schiffe die Beschießung; zweieinehalbe Stunde lang liegt der wehrlose Transporter unter ihrem Feuer und . . wird nicht ein einziges mal getroffen. Stolz auf ihren Sieg in der Sfudibucht ziehen die Briten wieder von dannen. Sofort werden die Arbeiten auf dem Dampfer wieder aufgenommen und . . geschafft!

Vor der Bucht blockiert der Feind; zwischen seinen Schiffen hindurch führt der Weg in die Freiheit; also: Los! Als dem Sonnenuntergange die Tropennacht schnell gefolgt ist, geht es hinaus. Lichter voraus! Ein ankernder Kreuzer. Im Bogen wird er umfahren. Dicht am Riff entlang klemmt sich der Transporter seewärts vorbei. Auch ein zweites Schiff wird, dank der Unaufmerksamkeit der feindlichen Wachen, unbemerkt passiert. Voraus ein Scheinwerfer; ein dritter Feind; auch ihm entgeht der Dampfer. Nach zweistündiger Fahrt ist die Gefahr, entdeckt zu werden, vorüber. Am Morgen darf der Blockadebruch als gelungen betrachtet werden. Nach ruhiger Reise hat die „Marie" den Hafen von Tanjongk-Priok-Java erreicht. Ihrem heldenmütigen Kapitän aber ließ es keine Ruhe: er wollte in die Heimat zurück. Am 3. April 1917 meldete die „Manila Weekly Times": „Wir können unsern Lesern heute von einem unerhörten Wagestück deutscher Seeleute erzählen. Kapitän Sörensen und die Matrosen Iversen und Tost von dem in Batavia internierten deutschen Dampfer „Marie" beschlossen, zu fliehen und zu versuchen, auf dem Wege über die Philippinen die Heimat zu erreichen. Mit den beiden Seeleuten Wells und Willer unternahmen sie es, die 1500 Seemeilen lange Fahrt nach Mindanao in einem nur sieben Meter langen offenen Segelboot anzutreten. Sechzig Tage kämpften die tapfern Männer mit Sturm und schwerem Seegang, der ihr gebrechliches Fahrzeug jeden Augenblick zu vernichten drohte, und während der ganzen sechzig Tage stand das Wasser stets knietief in dem Boote. In den beiden letzten Wochen gingen die Lebensmittel auf die Neige, so daß die Deutschen dem Hungertode nahe waren, als sie endlich Celebes erreichten. Trotzdem hielt es sie nicht. Nach einigen Wochen Erholung in Celebes wagten sie im gleichen kleinen seeuntüchtigen Boote die Weiterfahrt nach den Philippinen, und das Unglaubliche gelang. Nach unendlichen Mühseligkeiten glückte auch dieses Wagestück, und unversehrt liefen die wackeren Seeleute gestern in Manila ein." Da sich um jene Zeit die Vereinigten Staaten bereits mit Deutschland im Kriegszustande befanden, so werden wir in der Annahme nicht fehl greifen, daß sie dort sofort von den Yankees gefangen gesetzt worden sind.

Die Lage in der deutschen Kolonie blieb bis Februar 1916 durchaus

günstig; aber um diese Zeit setzte ein großer Umschwung zu ihren Ungunsten ein. England, das seine Truppen dringend in Mesopotamien und Ägypten brauchte, sah ein, daß es Deutsch-Ostafrika nicht würde niederwerfen können, und betraute damit die Südafrikanische Union, die inzwischen Deutsch-Südwestafrika überwältigt hatte. Wenn es dort dank der ungeheuren Übermacht verhältnismäßig leicht gewesen war, den deutschen Widerstand zu brechen, wo in subtropisch trocknem Lande das Klima die Verwendung größerer europäischer Truppenkörper gestattet, lagen die Verhältnisse in dem heißen, feuchten Deutsch-Ostafrika mit seinem erschlaffenden Klima und den Gefahren durch Malariafieber, Hitzschlag, Darm- und allerlei Infektionskrankheiten wesentlich schwieriger. Trotzdem ging die Union auf die ihr von England gemachten Anerbietungen ein. Allerdings kam es im Kapparlament zu heftigen Fehden mit der Opposition; aber — wie immer — siegten auch hier die Radikalen, die Kriegspartei, die Leute vom Schlage der Cecil Rhodes und anderer afrikanischer Imperialisten, denen die Ausdehnung des Machtbereichs der Union bis zum Victoria-See und der Anschluß an die nordafrikanischen britischen Gebiete als Ziel vorschwebte. Ihr Führer, der General Smuts, Kriegsminister im Kabinett Bothas, und General van Deventer, alles Buren, für die man sich während ihres Kampfes gegen Großbritannien in Deutschland so außerordentlich begeistert hatte, organisierten den Feldzug gegen die deutsche Kolonie. Van Deventer sollte auch diesmal die berittene Infanterie führen. Rhodesische Schützen, Belutschen, Inder aus dem Punjab und andere farbige Truppen, zusammen über 60 000 Mann, davon über 40 000 weiße Südafrikaner, mit reichlicher Artillerie und allem sonstigen Kriegszeug aufs vollkommenste ausgerüstet, zogen gegen die deutsche Kolonie zu Felde. Anfang März 1916 war der strategische Aufmarsch dieser frischen Truppen vollendet. In Britisch-Ostafrika standen Smuts zwei starke Divisionen zur Verfügung, zum Angriff gegen die Südwestgrenze in Nordostrhodesien und Nyassaland etwa zwei Brigaden. Diese Streitkräfte waren mit allen Hilfsmitteln neuester Kriegführung aufs reichste ausgerüstet, und besonderer Wert auf die Zuteilung von Artillerie gelegt. Aus den feindlichen Berichten konnte das Vorhandensein von sechs Kanonen-, zwei Haubitz- und zwei Gebirgsbatterien festgestellt werden. An der Nordwestgrenze, in der Gegend des Kiwu-Sees, am Russissi und Tanganjika-See hatten die Belgier sechs farbige Regimenter zu zwölf Kompagnien versammelt, die in zwei Brigaden und ebensoviele anscheinend selbständige Abteilungen gegliedert waren. Auch sie verfügten über zahlreiche, von Europäern bediente Maschinengewehre, moderne Haubitzen und Gebirgskanonen. Im Süden kam Portugal als Gegner in Frage, das außer der schon seit Kriegsbeginn in Mozambique auf 5600 Köpfe gebrachten Kolonialtruppe ein aus Europa entsandtes Expeditionskorps von 1500 Mann südlich des Rovuma bereitgestellt hatte, und dasselbe später um weitere 3000 bis 4000

Kopfe verstärkt haben soll. Die insgesamt zum Einfall in Deutsch-Ostafrika bereitgestellten Truppen dürften auf etwa 90 000 Mann zu schätzen sein, die mit allen Hilfsmitteln zeitgemäßer Kriegführung ausgerüstet waren. Im Nordosten waren zwei Bahnlinien vorgetrieben worden, die eine von der Station Voi der Ugandabahn aus in der Richtung auf Taveta, die zweite von der Magadibahn aus in der Richtung auf den Longidoberg. Auf den Tanganjika-See und Kiwu-See waren mehrere, angeblich gepanzerte, verhältnismäßig schwer bestückte und schnelle Motorkanonenboote gebracht worden. Drei von ihnen gelang am 26. Dezember die Wegnahme des „Kingani" und am 9. Februar die Versenkung des „Hedwig v. Wißmann". So stand der nur mit dem Notwendigsten ausgerüsteten deutschen Schutztruppe, die bis dahin die Kolonie erfolgreich verteidigt hatte, nunmehr eine erdrückende Übermacht gegenüber, die alles, was sie an Kriegszeug nötig hatte, aus der ganzen Welt ergänzen konnte.

Der allgemeine Angriff erfolgte von vier Seiten, zunächst Mitte Februar 1916 von Nordosten, Mitte April von Nordwesten und Süden und Mitte Mai von Südwesten.

Am 12. Februar griff eine südafrikanische Brigade mit leichter und schwerer Artillerie Oldorobo, nordöstlich Taveta, an. Sie wurde von der Abteilung des Majors Kraut und Hauptmanns Schulz geschlagen und verfolgt. Nach Gefangenenaussagen betrugen die feindlichen Verluste mehrere Hundert Mann, einschließlich der leichter Verwundeten. Wahrscheinlich handelt es sich um das englischerseits als „Erkundungsgefecht"am Salaitahügel bezeichnete Treffen, in dem ein Verlust von 172 Mann, davon 139 Buren, zugegeben wird. Smuts berichtete darüber: „Die Salaitastellung ist von Natur fest und war stark verschanzt. Der Feind wurde sehr stark angetroffen und führte einen kräftigen Gegenangriff aus. General Malleson war gezwungen, sich auf Serengeti zurückzuziehen. Man hatte jedoch viele nützliche Kenntnisse gewonnen, und die südafrikanische Infanterie hatte einige unschätzbare Lehren im Buschgefecht erworben, sowie auch Gelegenheit gehabt, die Gefechtseigenschaften ihres Gegners richtig einzuschätzen."

Die Schutztruppe ließ es an Unternehmungsluft nicht fehlen; ein von den Engländern in den Burabergen angelegtes Wasserwerk wurde gesprengt. General Smuts sagt über dessen Bedeutung in seinem Bericht: „Die größte Schwierigkeit für die Zusammenziehung" (einer starken Heeresmacht) „war der Wassermangel. Eine $2^1/_2$ Zoll starke Wasserleitung wurde von Bura aus gelegt; aber sie reichte nicht aus, da sie nur 40 000 Gallonen lieferte, und 100 000 nötig waren. Der Mehrbedarf mußte mit der Bahn und durch Anlegung von Wasserbehältern gedeckt werden. Die ganze Wasserversorgung war so sorgfältig vorbereitet, daß bis zur Zusammenziehung keine

Störung eintrat, abgesehen davon, daß es einer feindlichen Streifabteilung gelang, die Burawasserleitung zu beschädigen."

Eine andere Streife sprengte am 2. März einen Zug der Ugandabahn zwischen Voi und Maungu in die Luft. Britische Flieger erschienen täglich über den deutschen Stellungen und warfen über Oldorobo, Taveta, Kilo, Moschi und Kahe Bomben ab. Die durch diese Angriffe hervorgerufenen Verluste beschränkten sich darauf, daß ein farbiger Diener leicht verwundet wurde.

Am 8. März trat der Gegner mit drei südafrikanischen Brigaden den Vormarsch gegen die Linie Taveta—Rumbo an. Oldorobo wurde von schwerer Artillerie beschossen. Vor der Übermacht wich die Schutztruppe fechtend zurück. Am 11. kam es zu einem heftigen Gefecht gegen zwei südafrikanische Infanterie-Brigaden und schwerer Artillerie am Readaberg, südwestlich Taveta. Nur einen Teil der von ihm erstürmten deutschen Stellung konnte der Feind halten, aus dem andern wurde er mit ernsten Verlusten — mehrere hundert Südafrikaner, deutscherseits 11 Tote und Verwundete — herausgeworfen. Die feindliche Übermacht war aber nicht allein sehr groß, sondern die auf seiner Seite zur Verfügung stehende berittene Infanterie ermöglichte ihm auch, die deutschen Flanken zu bedrohen, so daß die Schutztruppe — nach Smuts Schätzung 14 bis 15 Kompagnien — vor den 3 Infanterie-, 1 berittenen Brigade, mehreren Schwadronen und Batterien, darunter Schiffsgeschütze, Panzer- und sonstigen Kraftwagen sowie Fliegern trotz Teilerfolgen, und obgleich die Schutztruppe sich glänzend schlug, und dem Feinde schwere Verluste beibrachte, sich zum Rückzuge gezwungen sah. Oldorobo und Taveta, sowie am 12. Moschi mußten aufgegeben werden.

Auch das Kilimandscharogebiet war nicht zu halten. Der Feind war dort nicht gleich gefolgt, als die dort stehende Abteilung auf den 10 bis 15 km südlicher der deutschen Anfangsstellung fließenden Ruvu auswich, der hier in westöstlicher Richtung strömt. Die zwischen dem Kilimandscharo und Meruberg stehenden deutschen Abteilungen gingen in südwestlicher Richtung nach Aruscha. Vom 18. bis 21. kam es auf der Linie Kilo—Bahnhof Kahe zu erbitterten Kämpfen, nachdem der Feind seine vorher offenbar sehr mitgenommenen Verbände neu geordnet hatte. In der Nacht auf den 22. März zogen sich die Deutschen auf Lembeni zurück, da sie in der Front zwar unerschüttert waren, sich auf den Flanken aber bedroht sahen.

Am 22. wurde Tanga von britischen Kriegsschiffen bombardiert; die Stadt litt schwer; der Dampfer „Tabora" wurde in Dar-es-Salam beschossen, geriet in Brand und sank. Dieses Schiff war als Lazarettschiff eingerichtet. Der englische Bericht sagt darüber: „Am 23. März morgens erschienen unsere Schiffe vor Dar-es-Salam. Es wurde verlangt, daß die Deutschen eine Untersuchung des Dampfers „Tabora" zulassen möchten, denn es war

behauptet worden, daß dieser 5000 Tonnen große Dampfer der Deutsch-Ostafrikalinie kurz vorher grau angestrichen und auf ihm Gehämmer gehört worden sei. Im Mast wehte die Rote-Kreuz-Flagge, aber in den deutschen Listen stand es als Hilfskreuzer verzeichnet. Schon im August 1914 war dem Gouverneur mitgeteilt worden, daß das Schiff als Hospitalschiff nicht anerkannt werden könne. Es war also (!) möglich, daß der Dampfer jeden Augenblick die Rote-Kreuz-Flagge niederholen und als bewaffneter Kreuzer in See gehen werde. Unsere Forderung wurde abgelehnt. Hierauf wurde die ‚Tabora' um ½6 Uhr, also 7½ Stunden nach Übersendung unserer Forderung, durch Feuer mit sechszölligen Geschützen versenkt. Obgleich nur die Masten sichtbar waren, genügten ein paar Salven auf 9000 Yards; und das prächtige Schiff legte sich auf die Seite . . ." Die Briten waren also genau über den Charakter des Dampfers unterrichtet und haben es mit den ihnen stets zur Verfügung stehenden Advokatenkniffen verstanden, eine längst überholte frühere Bestimmung des Schiffs als Vorwand für ihr Vorgehen zu benutzen. Daß ihre Forderung, das Schiff untersuchen zu dürfen, abgelehnt werden mußte, erklärte sich mit den Ereignissen am 28. November 1914, die gezeigt hatten, daß britische Versprechungen wertlos sind.

Inzwischen hatte die aus Aruscha zurückgezogene deutsche Abteilung ihren Rückzug nach Südwesten fortgesetzt. Mit der am 17. erfolgten Besetzung des genannten Ortes durch die Unionstruppen befand sich das ganze Kilimandscharogebiet in deren Händen.

Smuts scheint beabsichtigt zu haben, die Deutschen durch einen Vorstoß gegen die Zentralbahn zur Aufgabe Usambaras zu zwingen. Die Massen an berittenen Truppen, das Vorhandensein von Kraftwagen verschiedener Art, das offene, von der Tsetsefliege freie Gebiet lud zu einem derartigen Vorgehen geradezu ein. General van Deventer stieß mit einer starken Abteilung über Umbugwe und Usiome, südwestlich Aruscha, auf Kondoa-Irangi vor. Er soll angeblich am 4. April eine 400 Gewehre starke deutsche Abteilung am Old-Lolkissaleberg, halbwegs zwischen Aruscha und Usiome, umzingelt und zur Übergabe gezwungen haben. Am 17. traf er bei Kandoa-Irangi auf heftigen Widerstand. Nachdem er sich des Ortes Kandoa bemächtigt hatte, kam sein Vorstoß zum Stehen. Die Deutschen hatten Front gemacht und südöstlich Kondoa-Irangi eine Stellung bezogen, die van Deventer anzugreifen sich offenbar nicht stark genug gefühlt hat. Er wartete Verstärkungen ab. Aber auch die deutsche Oberleitung hatte solche abgesandt, und Oberst v. Lettow war persönlich herbeigeeilt. Um Kondoa-Irangi kam es nun zu erbitterten Kämpfen vom 9. bis 11. Mai, die jedoch zu keinem entscheidenden Ausgang führten. Jedenfalls gelang es van Deventer bis Ende Juni nicht, vorwärts zu kommen, und sein Ziel, die Zentralbahn, zu erreichen.

Um ihn zu entlasten, stieß Smuts Ende Mai von Kabe und dem obern

Ruwu, der Uſambarabahn und dem Pangani folgend, vor, indem er die ihm gegenüberſtehenden deutſchen Schutztruppen durch Bedrohung ihrer Flanken über Lembeni, Marago-Opuni, Same auf Mikotſcheni und den Mkomaſifluß zurückdrückte. An letzterem ſtieß er jedoch auf heftigen Widerſtand, den er erſt am 30. Mai auf Koſten ſchwerer Opfer zu brechen vermochte. Er gelangte darauf bis Buiko, während die deutſchen Truppen nach Sprengung der Eiſenbahnbrücke über dieſen Fluß Mitte Juni Uſambara räumten. Am 7. Juni beſetzte der Feind Tanga und einige Tage ſpäter Pangani. Den zurückgegangenen deutſchen Truppen folgte Smuts über Handeni (19. Juli) und griff am 24. die deutſche Stellung weſtlich des Lukigura-Fluſſes an. Nach engliſchen Berichten ſollen die Deutſchen hier geſchlagen und zu weiterem Rückzuge gezwungen worden ſein. Dem widerſpricht aber die Tatſache, daß vier Wochen ſpäter deutſche Truppen wieder die rückwärtigen Verbindungen der Unionstruppen bedroht haben, und Anfang Auguſt noch ſtarke Stellungen in den Ngurubergen hielten.

Inzwiſchen hatte van Deventer Verſtärkungen erhalten und konnte nunmehr ſeinen Vormarſch auf die Zentralbahn wieder aufnehmen. Am 26. Juni griff er die bei Kandoa-Irangi ſtehenden Deutſchen an und zwang ſie durch Bedrohung ihrer Flanken zum Rückzuge auf Dodoma. Van Deventer konnte dorthin erſt am 21. folgen; er erreichte dieſen an der Zentralbahn gelegenen Ort am 31. Juli. Seine Umgehungstruppen beſetzten einige Tage ſpäter das weſtlich gelegene Kilimantide und das öſtlich gelegene Kikombo. Die Deutſchen wichen fechtend über Mpapua-Kidete-Kiloſſa und von dort in ſüdlicher Richtung zurück, nachdem ſie an den beiden letztgenannten Orten heftigen Widerſtand geleiſtet hatten.

Die Belgier unter General Tombeur begannen ihre Angriffe auf Deutſch-Oſtafrika Mitte April 1916 vom Kiwu-See und dem Ruſſiſſi aus in vier Säulen, die erſte ſüdlich des Kiwu-Sees über den Ruſſiſſi in Richtung auf Tſchangugu, Rubengera und weiter auf Nyanſa; die zweite nördlich des Kiwu-Sees aus dem Gebiet von Mpororo, beiderſeits des Mohaſi-Sees gegen Kigali; die dritte nördlich des Kiwu-Sees über Kiſſenyi, mit einem Teile gegen Nyanſa, mit dem andern auf Kigali; die vierte nördlich des Tanganjika-Sees über den Ruſſiſſi gegen Uſumbura, dann mit einem Teile den See entlang nach Süden, mit dem andern über Gitega ſüdlich abbiegend auf Udjidji. Später erſchien noch eine fünfte Säule, die über den See geſetzt, bei der Miſſionsſtation Karema ausgeſchifft wurde, und von dort aus auf Tabora losging. Gegen die beiderſeits des Kiwu-Sees vorgehenden Belgier hatte Major v. Langenn-Steikeller nur 600 bis 700 Gewehre zur Verfügung. Er warf zwar die über den Ruſſiſſi gelangten feindlichen Truppen zurück, mußte dann aber ſelbſt ſeine Stellung bei Tſchangugu aufgeben, als die andern belgiſchen Heeresſäulen bei Iſchangi in ſeinen Rücken gelangt waren. Er ging

in nordöstlicher Richtung auf Rubengera zurück, von wo aus er nach Heranziehung der ihm von Hauptmann Wintgens gesandten Kompagnie vor dem stark nachdrängenden Feinde südöstlich auf Issawi auswich. Auch die von Wintgens besetzte Stellung bei Kissenyi wurde damit unhaltbar. Unbemerkt von den Belgiern gab Wintgens sie auf. Einen ganzen Tag lang beschoß der Feind sie noch, bis er durch Eingeborene erfuhr, daß sich in ihr nur ein Beobachtungsposten von drei Askaris befand. Wintgens war inzwischen auf Issawi marschiert, nachdem er die Mitteilung erhalten hatte, daß Kigali bereits von der belgischen Mpororosäule besetzt sei. Bei Nyansa stieß er auf die dem Major v. Langenn folgende belgische Abteilung, warf sie zurück und vereinigte sich bei Issawi mit Major v. Langenn. Beide bezogen dann eine südlich des Akanjaru-Flusses bei der Missionsstation Iruwura angelegte Stellung.

Die zu beiden Seiten des Kiwu-Sees vorgehenden Belgier hatten sich bei Nyansa vereinigt und waren den Deutschen über Issawi gefolgt. Die Mpororoabteilung scheint von Kigali auf das Knie des Kagera in südöstlicher Richtung gezogen zu sein. Ein am 6. Juni erfolgreich eingeleiteter Versuch des Majors v. Langenn, die Belgier über den Akanjaru zurückzuwerfen, scheiterte schließlich an deren Übermacht und Langenn mußte sich zum Rückzuge auf Gitega entschließen. Ein am 12. erneuerter Versuch mußte aus denselben Gründen aufgegeben werden. Vor der belgischen Abteilung, die nördlich des Tanganjika-Sees in die Kolonie eingebrochen und auf Usumbura vorgegangen war, mußte auch dieser Ort und bald darauf Gitega von der schwachen Besatzung geräumt werden. Major v. Langenn wich nach Osten auf Mariahilf aus. Mitte Juni standen die Belgier auf der Linie Usumbura-Gitega-Kageraknie, und hatten damit die Stellung erreicht, über die hinauszugehen ursprünglich nicht in der Absicht gelegen haben soll. Erst nach dem Mißerfolg Deventers bei Kandoa-Irangi, und da Smuts den zähen Widerstand der ihm gegenüberstehenden Deutschen nicht zu brechen imstande war, wurde von den Belgiern ein weiteres Vorgehen gefordert. Die erst frisch aus Europa bei diesen eingetroffenen Truppen hatten unter dem Klima sehr zu leiden gehabt, und da unter ihnen der Eindruck herrschte, daß sie für rein englische Zwecke geopfert werden sollten, so war es nicht mit Begeisterung, daß sie den an sie gestellten Anforderungen entsprachen; was allerdings den Engländern sehr gleichgültig gewesen sein wird, wenn sie nur gehorchten, und das taten sie. Ihre rechte Flügelabteilung unter Befehl des schwedischen Obersten Olsen ging mit einem Teil von Usumbura am Ostufer des Tanganjika südlich, mit dem andern von Gitega durch Urundi und Uha auf Udjidji.

Die mittlere Säule scheint auf Mariahilf — nördlich Tabora — marschiert zu sein, während die linke vom Kageraknie auf das Südwestufer des Victoria-Sees, der dort den Emin-Pascha-Golf bildet, vorging, das sie An-

sang Juli bei Niemirembe und Busirayombo erreichte. Englische Streitkräfte waren bei Kongoro, östlich Muansa, gelandet, und hatten sich nach kurzem Kampfe am 14. Juli des letztgenannten Ortes bemächtigt. Andere Truppenteile waren westlich des Sees über den Kagera gegangen und in Karagwe eingebrochen, wieder andere, über den See kommend, bei Bukoba gelandet. Alle wandten sich nach Süden und drückten die schwachen deutschen Abteilungen in gleicher Richtung zurück. Am 3. Juli stieß ihre Nachhut mit den auf Busirayombo vorgehenden Belgiern zusammen, die ihr vielleicht den Weg verlegen wollte. Es kam zu einem für die Deutschen verlustreichen Gefecht, in dem es dem Hauptteil aber gelungen zu sein scheint, sich in Richtung auf Mariahilf durchzuschlagen. Die aus Muansa, dem Bukoba-Gebiet und Urundi zurückgedrängten deutschen Truppen scheinen sich südlich der Missionsstation St. Michael, an der Straße Muansa-Tabora, vereinigt und in den Kohamabergen Stellung genommen zu haben. Sie traten unter den Befehl des Königl. Sächsischen Generalmajors z. D. Wahle, der 1914 zur Eröffnung der ostafrikanischen Landesausstellung nach der Kolonie gereist, und dort vom Kriegsausbruch überrascht worden war. Er versuchte zunächst, Tabora zu verteidigen.

Im Südwesten begannen die feindlichen Truppen Ende Mai ihren Vormarsch, den die dort befindlichen deutschen Abteilungen zu schwach waren, zu verhindern; sie mußten sich begnügen, ihn zu verlangsamen. Am 25. Mai mußten Ipiana und Igamba, südlich Neu-Langenburg, geräumt werden, und auch letztgenannter Ort ging am 30. Mai verloren.

Bei Namema, ostnordöstlich Abercorn, soll eine deutsche Abteilung eingeschlossen worden sein, die sich in der Nacht zum 2. Juni unter schweren Verlusten durchgeschlagen habe. Anfang Juni fiel Bismarckburg am Tanganjika-See, am 13. Alt-Langenburg am Nyassa-See in englische Hand. Hier entwickelte sich der Angriff gegen Ubena und Lupembe von Alt-Langenburg aus, auf Malangali, Madibira, Iringa von Neu-Langenburg aus, und von Abercorn über Bismarckburg weiter in nordwestlicher Richtung.

Die auf Ubena zurückgegangenen deutschen Truppen sollen diesen Ort am 1. Juli geräumt und sich auf Lupembe zurückgezogen haben. Die von Neu-Langenburg auf Iringa zurückgehende Abteilung, bei der sich ein Teil der Besatzung des im Juli 1915 im Rufiji vernichteten deutschen Kreuzer „Königsberg" befand, leistete dem nachdrängenden Gegner bei Malangali und Iringa hartnäckigen Widerstand, konnte aber bei dessen erdrückender Übermacht dessen Vordringen eben nur verlangsamen. Diese deutschen Truppen scheinen später Anschluß an die westlich des Kilombero stehende Hauptmacht gefunden zu haben.

Ehe die Zentralbahn aufgegeben werden mußte, war das rollende Material nach Dar-es-Salam übergeführt und dort versenkt worden; alle Brücken waren gesprengt, der Bahnkörper nach Möglichkeit zerstört worden.

Über den Ruwuma waren Portugiesen vorgestoßen; trotz hartnäckigsten Widerstandes der Schutztruppe gelang es der feindlichen Übermacht schließlich doch, sie auf den Rufiji-Kilombero-Ruhudje zurückzudrängen.

So sehen wir am Ende des zweiten Kriegsjahrs den Feind auf allen Fronten in siegreichem Vordringen und bereits die Gefahr vorhanden, daß die deutschen Streitkräfte voneinander durch den Gegner endgültig getrennt werden. (Fortsetzung im Band II)

Neuguinea.

Neuguinea umfaßt: Kaiser-Wilhelms-Land, den nordöstlichen Teil der großen Insel Neuguinea, den von den größeren Inseln Neupommern und Neumecklenburg eingeschlossenen Bismarckarchipel und eine große Zahl kleiner Inseln. Die klimatischen Verhältnisse in dem landschaftlich großartigen Kaiser-Wilhelms-Lande sind so ungünstig, daß der Regierungssitz von dem an der Astrolabe-Bai gelegenen Friedrich-Wilhelms-Hafen nach dem gesünderen Herbertshöhe verlegt worden ist, das an der Nordküste der Gazellehalbinsel, dem nördlichen Teile von Neupommern, erbaut wurde. Von Bedeutung ist das Gebiet durch die Erzeugung von Copra und Baumwolle.

An Truppen standen auf Neupommern zur Verfügung: 2 aktive, 7 Offiziere d. R., eine geringe Anzahl weißer Wehrpflichtiger und 250 farbige Polizeisoldaten. An Waffen waren 280 Karabiner vorhanden.

Am 12. August 1914 erschien ein australisches Geschwader von 4 Kreuzern und 3 Zerstörern vor dem Regierungssitz Herbertshöhe und dem westlich davon gelegenen Rabaul auf Neupommern. Der das Geschwader befehligende Admiral Patey forderte die Beamten auf, die Lage der F. T.-Station anzugeben und drohte, als das verweigert wurde, beide Orte zusammenzuschießen. Er führte diese Drohung dann allerdings nicht aus, sondern beschränkte sich darauf, die Postämter niederbrennen zu lassen und verschwand dann wieder. Am 10. September ankerte die aus „Australia", „Melbourne", „Sydney", „Encounter", „Protector", vier Zerstörern und zwei Tauchbooten bestehende Flotte, die zusammen mit dem Transportdampfer „Berrima" mit einer Brigade australischer Miliz, einem Lazarettschiff und mehreren Kohlendampfern, alles in allem 14 Schiffe umfaßte, zum zweiten Male vor Herbertshöhe und besetzte am 11. die Stadt, ohne daß Widerstand geleistet worden wäre. Unterdessen suchten die Zerstörer die Reede nach Minen ab und landeten alsdann in Rabaul ebenfalls eine Abteilung. Ferner hatte ein Zerstörer bei Kalakaul 1 Offizier und 25 Mann an Land gesetzt, die nach dem F. T.-Turme suchen sollten. Die in Vitapaka befindliche deutsche Abteilung — 10 Weiße, 75 Farbige unter Hauptmann Wuchert — war von dort gegen Kabakaul unter Vorausssendung einer Vorhut vorgegangen. Letztere hatte die britische Spitze be-

schossen, die dadurch erfuhr, daß sie sich auf dem rechten Wege befand, und um Unterstützung bat. Die britischen Kriegsschiffe landeten darauf sofort 360 Mann, denen eine Reserve von 800 weiteren folgte. Der deutsche Widerstand wurde schnell gebrochen und endete mit der Gefangennahme der gesamten Abteilung. Die Australier büßten 3 Offiziere, 4 Matrosen an Toten und 1 Offizier, 3 Seeleute an Verwundeten ein; die Deutschen sollen 20 bis 30 Mann verloren haben. 2 Offiziere, 15 Weiße, 26 farbige Polizeisoldaten wurden gefangen. Die F.T.-Station selbst wurde noch eine Zeitlang verteidigt.

Die Landungsabteilung ging dann gegen Toma vor, wohin der Sitz der Regierung verlegt worden war. Auch hier haben sich die Verteidiger der großen Übermacht ergeben müssen.

Am 13. September fand dann die feierliche Besitznahme des Schutzgebiets durch Australien statt. Hierauf wurde die Verbindung mit Australien durch monatliche Fahrten von Dampfern der Schiffahrtslinie Burns, Philp & Co. aufgenommen und eine solche mit Hongkong in die Wege geleitet.

In Herbertshöhe und Rabaul ist jedes europäische Haus von Australiern oder Briten geplündert worden; alle Weißen wurden gefangen gesetzt, ein drakonisches Regiment begann. Am 14. September wurde die Küste bei Toma von „Encounter" mit 60 15 cm-Granaten bombardiert, eine Anzahl Eingeborner ist dieser zwecklosen Beschießung zum Opfer gefallen. Als ein Weißer den das Feuer leitenden Offizier darauf aufmerksam machte, daß weiße Frauen, Kinder, Pflanzer, Missionare und Eingeborne in dem beschossenen Gebiet seien, erhielt er die Antwort: „I cannot help it."

Offenbar hatte das Schießen den Zweck, das Vorgehen einer 600 Mann starken Abteilung vorzubereiten, die nach Giregiu und Toma gehen sollte. Außerdem drangen mehrere Kompagnien, geführt von Anhängern der Wesleyanischen Mission, auf Nebenwegen in das Hinterland vor. Nachdem von Toma aus Erkundungen stattgefunden hatten, Schnelladekanonen und Maschinengewehre eine Anzahl von Schüssen abgegeben hatten, kehrte die Abteilung wieder zurück.

Am 14. abends erhielt der Gouverneur Haber von dem Obersten, der die Unternehmung gegen Toma geleitet hatte, die Einladung zu einer Besprechung auf den 15. um 11 Uhr vormittags. Der Brigadekommandeur Holmes erschien dazu aber erst eine Stunde später. Inzwischen war der französische Kreuzer „Montealm" zur Flotte gestoßen. Angesichts der ungeheuren Überlegenheit und der feindlichen Haltung der zur Wesleyanischen Mission gehörenden Eingebornen beschloß Haber, zu kapitulieren. Ein Kapitän Straßburg — also ein Deutscher —, der die Gegend durch langjährigen Aufenthalt genau kannte, war auf allen Schiffen gewesen und hatte die auf den Karten eingetragenen Örtlichkeiten und Merkmale gezeigt.

Am 22. September dampfte die australische Flotte mit der „Berrima" nach Friedrich-Wilhelms-Hafen, um dort die Besitzergreifung durchzuführen. Am 25. kehrte sie zurück, nachdem zwei Kompagnien in Kaiser-Wilhelms-Land ausgeschifft waren. Die aktiven Offiziere, Rittmeister v. Klewitz und Leutnant Maier, wurden am 1. Oktober mit einem der Kohlendampfer nach Australien geschickt.

Der Befehl, Neuguinea militärisch zu besetzen, war von London ausgegangen, von wo aus die Kolonie auch verwaltet werden sollte. Infolgedessen weigerte sich die australische Zentralregierung, Vorschüsse zu leisten.

Am 13. Oktober wurde der deutsche Regierungsdampfer „Komet" unter britischer Kriegsflagge nach Rabaul eingebracht; er war durch die von den Engländern genommenen und mit einem Zwölfpfünder und einem Maschinengewehr bewaffneten Dampfbarkasse „Nusa" an der Nordküste von Neupommern im Komethafen aufgebracht worden. Der Dampfer brachte nun den Gouverneur Haber nach Australien; am 29. Oktober traf er in Sydney ein. Zum obersten Regierungsbeamten wurde der Oberst Holmes eingesetzt; ein Teil der deutschen Beamten blieb als Berater zu seiner Verfügung. In Rabaul und Friedrich-Wilhelms-Hafen wurde eine F. T.-Station eingerichtet, durch welche die Verbindung mit Australien gesichert wurde. An deutschen Schiffen fielen hier in die Hand der Australier: 1. Regierungsdampfer „Komet", der unter dem Namen „Una" der australischen Flotte eingereiht wurde, 2. die Regierungsbarkasse „Nusa", 3. und 4. die Dampfer „Siar" und „Madang" der Neuguinea-Kompagnie, 5. und 6. die Dampfer „Sumatra" und „Meklong" des Norddeutschen Lloyd, 7. der Motorschoner „Samoa" der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südseeinseln und eine Anzahl kleiner Fahrzeuge. Der Regierungsdampfer „Kolonialgesellschaft" lief auf ein Riff bei der Scilly-Insel und wurde von seinem Kapitän verbrannt. Alle Verstecke der deutschen Schiffe, die sonst kaum aufgefunden worden wären, sind von englischen Ansiedlern verraten worden. Hierfür kommen in Frage: der Gastwirt Whiteman, der bei Kriegsausbruch gefangen gesetzt und nach Leistung des Neutralitätseides freigelassen worden war, sowie der Missionar Cox. Kapitän Straßburg, der viele Jahre in der Kolonie ansässig gewesen war, diente den britischen Schiffen als Lotse. Die australischen Truppen haben geraubt, gestohlen und geplündert. Überall waren die Engländer sofort bemüht, den Handel in rücksichtslosester Weise an sich zu reißen. Besonders hervorgetan hat sich dabei die Firma Burns, Philp & Co., deretwegen infolge ihres Vorgehens in dem Marschall-Archipel vor dem Kriege diplomatische Auseinanerdsetzung nötig geworden waren. Oberst Holmes ist der Schwiegersohn eines der Inhaber dieses Handelshauses; Sohn und Schwiegersohn des Herrn Holmes taten als Offiziere in der Besatzungstruppe Dienst, sie sind gleichzeitig Angestellte der Firma. Diese Herren betrieben

schamlose Raubpolitik schmutzigster Art. Deutsche Häuser wurden gezwungen, diesem Hause Proviant zu von Burns, Philp & Co. festgesetzten Apothekerpreisen abzunehmen; alle Vorstellungen blieben erfolglos. Das Vorgehen dieser Gemütsmenschen unterschied sich in nichts von demjenigen der Flibustier der Königin Elisabeth.

In Kaiser-Wilhelms-Land wurde — wie schon erwähnt — Friedrich-Wilhelms-Hafen besetzt. Im Innern befand sich der deutsche Forscher, Ethnologe Dr. Thurwald, am obern Augusta-Fluß zum Studium der dortigen Eingebornenstämme. Der Major Martin der australischen Besatzungstruppe fuhr den Fluß hinauf, brannte die Station des Gelehrten nieder und stahl alle seine Vorräte, Instrumente und Sammlungen. Nach unendlichen Mühseligkeiten entrann der Gelehrte dem Hungertode durch einen Gewaltmarsch nach der Küste. Und das nennt sich Kulturträger!

Samoa.

Von den drei größeren Inseln dieser Gruppe befinden sich Upolu mit Apia und Sawai in deutschem, Tutuila in amerikanischem Besitz. Landschaftlich von wunderbarer Schönheit, besitzen nur die beiden deutschen Inseln in volkswirtschaftlicher Hinsicht Bedeutung. Von ihnen aus hatte das Hamburger Haus Godefroy vor einem Menschenalter fast die gesamte Inselwelt der Südsee deutschem Handel erschlossen, war aber im Laufe der Jahre mehr und mehr von britischem und amerikanischem Wettbewerb zurückgedrängt worden, der bei ihren Regierungen eine Unterstützung fand, die den Deutschen fehlte. Aus dem Hause Godefroy ist die „Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südseeinseln" hervorgegangen, die „Firma mit dem langen Namen", wie sie in der Südsee genannt wird. Diese betrieb neben Faktoreien Plantagen, auf denen hauptsächlich Copra gewonnen wurde; jedoch war auch der Anbau anderer tropischen Nutzpflanzen, wie Kakao, Kaffee, Baumwolle u. a. m. auf Grund von auf einer Versuchsplantage gemachten Erfahrungen erfolgt. Das östlich gelegene Tutuila ist in volkswirtschaftlicher Hinsicht von geringer Bedeutung, besitzt aber in Pago-Pago den einzigen guten Hafen dieser Inselgruppe.

Am 29. August traf ein Geschwader von acht Schiffen vor Apia ein, bestehend aus „Australia", „Psyche", „Pyramus", „Philomel", „Melbourne", dem französischen Kreuzer „Montcalm" und zwei Transportdampfern. Ein Dampfbeiboot landete, und ein in demselben befindlicher Offizier überbrachte einen an den Gouverneur der Kolonie gerichteten Brief des Admirals Patey, in dem die sofortige Übergabe gefordert wurde, widrigenfalls Apia bombardiert werden würde. Die Antwort lautete dahin, daß die Übergabe abgelehnt, einer Landung aber kein Widerstand geleistet werden würde; das

Bombardement einer offenen Stadt verstoße gegen das Völkerrecht, und deshalb werde gegen ein solches protestiert. Als mittags die Transportschiffe Truppen landeten, überreichten die in Apia ansässigen Engländer dem Befehlshaber einen Brief, in dem gebeten wurde, die Deutschen ebenso „fair" zu behandeln, wie sie selbst von diesen seit Kriegsausbruch behandelt worden seien. Bei den Übergabeverhandlungen erkannten die Neuseeländer an, daß Samoa deutsches Gebiet sei, das vorläufig unter neuseeländische Verwaltung gestellt werde. Den deutschen Beamten wurde freigestellt, in ihren Ämtern zu bleiben. Der Gouverneur, Dr. Schultz, wurde als Kriegsgefangener zuerst nach Fiji gebracht. Bei seiner Abreise geleiteten ihn die herzlichsten Huldigungen aller Ansiedler. Der Ingenieur Hirsch mußte sein Schicksal teilen, weil er sich geweigert hatte, die F. T.-Station wieder betriebsbrauchbar zu machen; als auch die andern Beamten sich dessen weigerten, wurden sie mit Erschießen bedroht, und, als auch das nichts nutzte, suchte man sie zu bestechen. Am 7. September legten die zurückgebliebenen deutschen Beamten ihre Ämter nieder, und wurden daraufhin mit einem winzigen Dampfer ebenfalls nach Fiji übergeführt. Am 11. September mußten die deutschen Krankenschwestern das Krankenhaus räumen; sie sind durch neuseeländische ersetzt worden. Der Leiter der Handels- und Plantagen-Gesellschaft nahm sie auf. Beim Erscheinen des Geschwaders des Grafen Spee wurde die größere Zahl der deutschen Beamten festgesetzt, nach dessen Verschwinden aber wieder freigelassen. Die Besatzung der Insel bestand aus 1400 neuseeländischen Freiwilligen, über deren Verhalten sehr geklagt worden ist, während die Offiziere sich im allgemeinen gut benommen haben sollen. Einzelne Deutsche wurden ausgewiesen, so die Pflanzer Hagedorn, Hoffmann und Borchert; elf Seeleute des in Pago-Pago liegenden Dampfers „Elsaß" vom Norddeutschen Lloyd wurden kriegsgefangen. Später sind Gouverneur Dr. Schultz, Geh. Regierungsrat Teklenburg und Frau, Sekretär Mars und einige andere Deutsche auf der als Quarantänestation benutzten Insel Motuhi bei Aukland eingeschlossen worden, wo sie keine Zeitungen erhielten und in Holzhäusern wohnten. Die australische Firma Burns, Philp & Co. hat es verstanden, sich auch in Samoa einzudrängen und erreichte, daß sie als Geschäftsführerin der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft bestellt wurde. In welcher Weise sie dieses Amt verwaltete, kann sich jeder leicht ausmalen. Die andern deutschen Häuser wurden in ähnlicher Weise behandelt. Allen wurde die unmittelbare Ein- und Ausfuhr untersagt. Es trat auch hier die kaum verhüllte angelsächsische Raubsucht in die Erscheinung, die wir in den übrigen Kolonien kennen gelernt haben. Unklar ist, weshalb man die Ausfuhr der großen deutschen Gesellschaft der dänischen Firma Fabricius übergeben hat; vielleicht aus dem ähnlichen Grunde, wie manche Firmen sich einen „Renommierchristen" anschaffen.

Jap (Karolinen).

Auf dieser Insel befand sich eine Groß-F. T.-Station und infolgedessen wurde dort der Kriegsausbruch sofort bekannt. Am 12. August zerstörten die britischen Kreuzer „Minotaur" und „Hampshire" die Station durch Geschützfeuer. Der Beamte Herrmann blieb bei den Apparaten, um den Überfall den etwa erreichbaren deutschen Kriegsschiffen zu melden und verließ die Station erst, als die ersten Granaten einschlugen. Der Beamte Köhler, der den Turm durch Lösen der Pardunen umwerfen sollte, sobald Schüsse in der Nähe krepierten, dachte erst beim siebenten Schuß an seine Sicherheit. Ein Versuch, das auf der Insel mündende Kabel der Deutsch-niederländischen Telegraphen-Gesellschaft zu durchschneiden, ist von den britischen Kreuzern nicht gemacht worden.

Am 7. Oktober ankerte das japanische Linienschiff „Satsuma" und ein Kreuzer vor der Insel und schickte Abteilungen an Land, die alle öffentlichen Gebäude und Straßen besetzten. Die Insel wurde als japanisch und jeder Regierungsbesitz als beschlagnahmt erklärt. Wenige Tage vorher war die Besatzung des deutschen Vermessungsschiffs „Planet" von einem deutschen Kreuzer fortgebracht worden. Eine bewaffnete Macht gab es nicht und damit auch keine Mittel, um die Insel zu verteidigen. Die gelandeten japanischen Mannschaften begannen zwar anfänglich zu plündern, ihre Offiziere traten dem aber sehr energisch entgegen und so bildete das Verhalten der Gelben auch hier einen vorteilhaften Gegensatz zu dem der weißen und farbigen Engländer und Franzosen in andern deutschen Gebieten. Am 2. November wurden die meisten Deutschen mit dem Dampfer „Kamakura Maru" nach Nagasaki geschickt, wo sie nach wenigen Tagen, nachdem sie einen „Schwurbrief" unterzeichnet hatten, durch den sie sich verpflichteten, während des Kriegs nichts Nachteiliges gegen Japan zu unternehmen, dem amerikanischen Botschafter übergeben wurden, der sie nach Shanghai abgeschoben hat. Auf den

Palau-Inseln

haben die Japaner die wichtigen Plätze Korror-Malakeb und Angaur besetzt. Anfang August hatte der britische Kreuzer „Sydney" die dortige F. T.-Station zerstört und ein Schreiben an Land gesandt, das die Mitteilung enthielt, ganz Neuguinea und damit auch Angaur sei im Namen Seiner Britischen Majestät besetzt. Das hat aber die Japaner nicht gehindert, an letzterem Platze die japanische Flagge zu hissen. Als der Leiter der Deutschen Phosphat-Gesellschaft den Oberbefehlshaber der japanischen Schiffe auf die britische Botschaft hinwies, erwiderte der Japaner, daß er die britische Erklärung nicht als zu Recht bestehend anerkenne, weil sie nicht durch Zurücklassung einer bewaffneten Macht tatsächlich geworden sei. Nachdem 60 Matrosen mit einem Maschinengewehr gelandet waren, wurde auf der F. T.-Station und

dem Verwaltungsgebäude die japanische Flagge gehißt. Der Kommandant versprach den Deutschen, daß sie nicht ausgewiesen werden würden, alle möchten ruhig ihren Geschäften nachgehen, nur dürften sie kein Phosphat ausführen und sollten ihre Waffen ausliefern. Bis zum 30. Oktober ist dann alles auf der Insel im gewohnten Gleise weitergegangen, und von den nicht entlassenen Arbeitern wurde weiter Phosphat gefördert. Am 31. aber langte ein japanischer Dampfer an, der ein Dutzend japanischer Zivilisten an Land setzte. Der Vertreter der deutschen Gesellschaft, Lippert, wurde auf die Station gebeten und ihm drei der angekommenen Herren als Vertreter der neu gegründeten, und von der japanischen Marine unterstützten Gesellschaft „Nannyo Keiei Kumiai" — Südseebetriebsgesellschaft — vorgestellt. Der Sprecher derselben erklärte, man sei bereit, mit der Südsee-Phosphatgesellschaft Handel zu treiben; diese könne gegen Phosphat bei ihr alles eintauschen, was man wünsche. Nachdem Lippert sich bereit erklärt hatte, wegen Austausch von Eingebornenverpflegung mit der Nannyo Keiei Kumiai zu verhandeln, verlangten die japanischen Geschäftsleute zunächst die Einräumung von Häusern zur Einrichtung einer Niederlassung. Lippert lehnte das ab, weil er dazu nicht ermächtigt sei und es sich auch nur um einen einmaligen Austausch von Lebensmitteln handle. Die Japaner verlangten darauf, daß mit ihnen ein Vertrag, wenn nicht für alle Zeit, so doch wenigstens für die Dauer des Kriegs geschlossen werde, laut dessen die deutsche Gesellschaft sich verpflichte, alle ihre Bedürfnisse von der N. K. K. gegen Phosphat zu beziehen, der nach Japan ausgeführt werden solle. Die japanische Gesellschaft werde die nötigen Arbeiter anwerben; sie wisse mit Phosphat Bescheid, da sie bereits solchen von Feis einführe. Der Abbau auf dieser Insel gehörte aber zu den Gerechtsamen der deutschen Gesellschaft, mit dem nur noch nicht begonnen worden war. Daher protestierte Lippert gegen diesen offenbaren Raub beim japanischen Befehlshaber. Als die Japaner sahen, daß sie auf diese Weise nicht zu ihrem Ziel gelangen würden, wurde den deutschen Beamten die Wahl gestellt, ob sie in Palau bleiben oder gegen die Verpflichtung, Japan schleunigst wieder zu verlassen, nach Nagasaki gebracht werden wollten. Die meisten wählten letzteres und wurden, nachdem sie in der gebräuchlichen Weise hatte Urfehde schwören müssen, nach Shanghai entlassen. Es ist daraus ersichtlich, wie gelehrige Schüler die britischen Seeräuber in den Japanern haben, von denen sie nur noch nicht in der Brutalität der Form erreicht waren.

Ponape

wurde am 7. Oktober von den Japanern besetzt. Vier größere Schiffe und zwei Zerstörer landeten dort 300 bis 400 Seeleute mit Maschinengewehren. Die deutsche Flagge wurde niedergeholt, die japanische gehißt, der im Hafen liegende Motorschoner „Delphin" beschlagnahmt. Ein Offizier befahl dem

Geschäftsleiter der Jaluit-Gesellschaft, Petersen, zu dem japanischen Kapitän Matsuoka zu kommen, der ihn fragte, ob ihm bekannt sei, daß Japan sich mit Deutschland im Kriegszustande befinde, was Petersen verneinte. Matsuoka teilte ihm darauf mit, daß das seit dem 23. August der Fall sei und er den Auftrag habe, die Ostkarolinen und Ponape zu besetzen; wenn kein Widerstand geleistet werde, würde Leben und Eigentum der Bewohner geschützt werden. Petersen erwiderte, daß sie Widerstand gar nicht leisten könnten, und erhielt nunmehr den Auftrag, dem stellvertretenden Regierungsvertreter ein Schreiben zu übermitteln, in dem dieser aufgefordert wurde, die Kolonie zu übergeben und sich zu stellen, da Widerstand aussichtslos sei und nur unnützes Blutvergießen zur Folge haben würde. Assessor Köhler war mit zwei Polizeimeistern und dem größten Teil der Soldaten unter Mitnahme der Regierungskasse in den Busch gegangen, stellte sich aber am folgenden Abend dem japanischen Befehlshaber. Er wurde verständigt, daß er mit nächster Gelegenheit nach Japan geschickt werden würde. Die beiden Polizeimeister und die Polizisten ließ man frei. Die Beamten wurden befragt, ob sie in japanische Dienste treten wollten. Nur der Regierungsarzt, Dr. Girschner, ein Mann namens Sekine und der Spanier Villagon waren dazu bereit, die andern weigerten sich und erhielten die Mitteilung, daß sie fortgeschafft werden würden. In der Nacht zum 9. Oktober gingen die Kriegsschiffe wieder in See und ließen den Fregattenkapitän Matsuoka mit einem Stabe und 100 Soldaten zurück. „Delphin" wurde der Jaluit-Gesellschaft zu weiterer Benutzung überlassen; auch die Kohlenlager blieben unberührt. Am 13. November traf ein japanischer Dampfer mit Proviant ein, den er für einen Preis, der um 50 Prozent höher als der gebräuchliche war, verkaufte. Als am 21. Oktober das Geschwader wieder im Hafen geankert hatte, ließ der Admiral Petersen wissen, daß die Firma wie bisher Handel treiben könne und keinerlei Behinderungen zu befürchten habe. Am gleichen Tage nahm ein japanischer Transportdampfer den Assessor Köhler, zwei von der „Gneisenau" krank zurückgelassene Matrosen und die meisten Deutschen an Bord; alle sind am 1. Dezember in Japan gelandet, die Matrosen in ein Gefangenenlager, die übrigen nach den üblichen Formalitäten nach San Francisco geschickt worden. Missionare der Liebenzeller Mission haben berichtet, daß sie ungehindert arbeiten könnten; nur das Unterrichten der Eingebornen in der deutschen Sprache sei ihnen verboten worden. Die Insel

Truk

wurde am 12. Oktober von demselben Geschwader besetzt, das in Ponape gewesen war. Der Stationsvorsteher Überhorst, Regierungsarzt Dr. Mayer und der Gehilfe Nusser erklärten sich auf Befragen bereit, die Geschäfte weiter zu führen, da die Japaner ausdrücklich erklärten, daß an den bestehenden

Verhältniſſen nichts geändert, es ſich lediglich um eine militäriſche Beſetzung handle, Leben und Eigentum beſchützt werden ſolle. Nach der Entlaſſung der Poliziſten war es den Beamten aber nicht mehr möglich, ordnungsmäßig zu arbeiten. Ihre Vorſtellungen hatten keinen Erfolg und Anfang November nahm man ihnen auch die Schlüſſel zu den Dienſtzimmern ab. Das Regierungskrankenhaus wurde gleichfalls beſchlagnahmt und wenige Tage ſpäter hielt eine japaniſche Handelsgeſellſchaft ihren Einzug. Auf den Einwurf des Stationsleiters, daß dieſes Vorgehen mit den gemachten Verſprechungen nicht in Einklang ſtehe, antwortete der japaniſche Kommandant, die Zulaſſung ſei über ſeinen Kopf von Tokio aus verfügt worden; gleichzeitig erfuhr Überhorſt, die Inſel werde in der nächſten Zeit von japaniſchen Händlern überflutet werden, das Beſte für ſie dürfte ſein, wenn ſie alle fortzögen; wenn ein feindliches Schiff käme, könne für ihre Sicherheit nicht gebürgt werden. Man wollte alſo die Deutſchen los werden und dieſe haben denn auch das Feld geräumt; ein japaniſches Transportſchiff hat ſie über Saipan nach Yokohama mitgenommen. Ein Mitglied der Kapuziner-Miſſion ſchrieb im Dezember 1914: „. . . wir ſind nun allein unter den Japanern. Bis jetzt läßt ſich unter ihnen ganz frank und frei leben. Sie ſind überaus zuvorkommend und freundlich; ich will hoffen, daß ſie es auch bleiben." — Auch die wichtigſten Stationen der

Marſchall-Inſeln

ſind von den Japanern beſetzt worden, welche, iſt von den letzteren „aus militäriſchen Gründen" nicht bekannt gegeben worden. Auf Jaluit wurde am 29. September die japaniſche Flagge gehißt. Widerſtand iſt dem aus fünf Einheiten beſtehenden Geſchwader nicht geleiſtet worden. Die Japaner hatten erklärt, daß die Inſeln ſo lange von ihnen beſetzt gehalten würden, wie deutſche Kriegsſchiffe in der Nähe ſeien. Die deutſchen Beamten wurden unter gewiſſen Bedingungen in ihren Stellungen belaſſen. Während der Verhandlungen des Stationsleiters mit dem Kommandeur des Landungskorps durchſuchten japaniſche Matroſen die Häuſer von Weißen und Eingebornen, haben dabei geſtohlen und auch Eigentum zerſtört, die Apotheke des Krankenhauſes und das Poſtgebäude wurden erbrochen, Poſtſendungen eröffnet, der Inhalt verſtreut. Am 3. Oktober erſchien abermals ein japaniſches Geſchwader und erklärte nunmehr in aller Form die Inſeln als von Japan endgültig beſetzt. Der Stationsleiter wurde als Gefangener nach Japan gebracht und dort in der üblichen Weiſe frei gelaſſen. Über das Schickſal der Deutſchen iſt durch Bekanntgabe der japaniſchen Regierung bekannt geworden, daß der größte Teil derſelben von Japan Anfang Dezember nach San Francisco abgereiſt war, ſoweit ſie nicht durch Krankheit daran verhindert waren. Von Angaur waren 17 Deutſche nach Nagaſaki gebracht und von

dort am 15. September nach Shanghai gefahren. Bezirksamtmann Köhler und 19 Deutsche aus Jaluit reisten über Yokohama nach San Francisco. Für die Versorgung der Inseln mit Lebensmitteln war gesorgt, im übrigen sei den Deutschen völlig freigestellt worden, zu bleiben oder fortzugehen. Wie der aus Jaluit in Deutschland eingetroffene Regierungsarzt Dr. Kopp berichtete, ließ der japanische Kommandant dort alles beim alten; Leben und Eigentum waren nicht gefährdet; ein nicht unbeträchtlicher Teil der Deutschen war auf Jaluit zurückgeblieben, fünf japanische Universitätsprofessoren seien zu ozeanographischen Forschungen eingetroffen. Auf der früher vom Schutzgebiet der Marschall-Inseln aus verwalteten Insel

Nauru,

deren wirtschaftliche Bedeutung in reichen Phosphatlagern besteht, befand sich eine F. T.-Station, so daß man dort über den Verlauf der ganzen Krise und den Kriegsausbruch dauernd unterrichtet geblieben war. Letzterer hatte zur Folge, daß die regelmäßigen Postdampfer Nauru mieden und deshalb eine Hungersnot befürchtet wurde. Der Stationsleiter schickte deshalb den norwegischen Dampfer „Pronto" nach Jaluit, um von dort Lebensmittel zu holen und mitzuteilen, daß der Regierungsarzt schwer erkrankt sei. Daraufhin machte sich der in Jaluit tätige Arzt mit dem Motorschoner „Hermes" auf, um seinen Kollegen zu betreuen, fand ihn aber bei seiner Ankunft in Nauru bereits auf dem Wege der Besserung. Inzwischen war auch der ersehnte Dampfer mit Lebensmitteln angekommen, und der Stationsleiter benutzte das, um die meisten der auf der kleinen Insel lebenden Engländer nach der zur Ellicegruppe gehörenden, unter britischem Protektorate stehenden Ozeaninsel bringen zu lassen, da er Händel zwischen ihnen und den deutschen Ansiedlern befürchtete. Am 9. September erschien vor Nauru der britische Kreuzer „Melbourne", dessen Kommandant den Stationsleiter an Bord kommen ließ. Dieser wurde ehrenwörtlich verpflichtet, die auf der Insel befindliche F. T.-Station während des Kriegs nicht zu benutzen; inzwischen hatten aber — der größern Sicherheit halber — gelandete Mannschaften die Station durch Wegnahme einzelner Teile betriebsunfähig gemacht und die beiden F. T.-Ingenieure mitgenommen. Die Maßnahmen des Stationsleiters scheinen nicht durchgreifend genug gewesen zu sein; denn es sind später wieder Streitigkeiten ausgebrochen, was den Schwiegersohn von Burns, Philp & Co. veranlaßt hat, nach Nauru zu fahren und alle deutschen Ansiedler von dort fortzunehmen. Radikal und brutal, aber praktisch!

Westkarolinen (Palau-Gruppe).

Am 8. Oktober haben zwei japanische Kreuzer und zwei Transportschiffe nach den üblichen Verhandlungen mit dem Stationsleiter Winkler in Mala-

kel-Hafen die japanische Flagge gehißt. Über das Verhalten der japanischen Soldaten ist nicht geklagt worden; diese neigten allerdings zu Diebereien, aber ihre Offiziere hielten sie in strasser Zucht. Sehr enttäuscht waren die Japaner über die geringen Summen, die sich in der Regierungskasse vorfanden; sie hatten geglaubt, daß die von der Phosphat-Gesellschaft zu entrichtenden Steuern in ihr liegen würden. Die Beamten wurden mit dem Dampfer, der die Deutschen aus Truck an Bord hatte, nach Japan mitgenommen. Die von dem japanischen Befehlshaber erlassene Erklärung ist ihrer Fassung wegen von Interesse, sie hatte folgenden Wortlaut:

„Erklärung.

I. Mit den Streitkräften S. M. des Kaisers von Japan okkupiere ich dasselbe Gebiet mit der zu mir gehörenden Truppe.
von heute ab die ganzen Palau-Inseln zu dem militärischen Zweck und besetze

II. Die japanische Truppe fügt gar nicht den unschuldigen Einwohnern Schaden zu, sie dürfen sich wie beim alten beruhigt fühlen und Beschäftigung treiben.

III. Alle und jede Tat, die die Ruhe und Ordnung stört oder auf das militärische Benehmen der japanischen Truppe nachteilig einwirkt, wird streng verboten. Wer auch immer die Mahnung übertritt, wird dem Kriegsgesetz gemäß streng bestraft.

Palau, den 8. Oktober 1914.

Kontreadmiral T. Matsumura,
Kommandant von dem japanischen II. Südgesandten-Geschwader."

Saipan (Marianen).

Am 14. Oktober kam ein japanischer Panzerkreuzer, der „Katon" heißen soll, ein Name, den es in der japanischen Flottenliste nicht gibt, vor Saipan an und ankerte dicht außerhalb des Riffs. Der Stationsleiter Böhme fuhr hinaus, um den Kommandanten nach seinem Begehren zu fragen. Er begegnete in der Einfahrt elf bewaffneten Schiffsbooten. 350 Mann mit zehn Maschinengewehren wurden gelandet. Um 8,20 morgens wurde in durchaus würdiger Weise die deutsche Flagge niedergeholt, die japanische gehißt. Der Regierungsarzt blieb vorläufig im Dorfe, um die Eingebornen von Unüberlegtheiten zurückzuhalten. Eine Anzahl derselben war so kampflustig, daß ihnen vor Wut die Tränen über die Wangen liefen, weil sie nicht fechten sollten. Die Japaner besetzten sofort das Amtshaus und die wichtigen Gebäude, und sicherten die Unantastbarkeit des Privatbesitzes zu. Das Krankenhaus sollte der Regierungsarzt weiter verwalten, die Beamtenhäuser durften weiter benutzt werden, bis die neue Regierung sie benötigen würde. Nach einigen Tagen

wurde den Beamten aber gesagt, daß die Japaner die ganze Verwaltung, einschließlich der Heilpflege, selbst in die Hand nehmen würden. Die deutschen Beamten haben Saipan dann in ähnlicher Weise verlassen, wie das auf den andern von den Japanern besetzten Gebieten geschehen ist. Abgesehen von einzelnen nicht gehaltenen Versprechungen und Gehässigkeiten des schon lange in Saipan ansässigen und jetzt zum zweiten Gouverneur ernannten japanischen Kaufmanns Tanabe, wurden die Deutschen anständig behandelt. Es sind freilich einzelne Diebereien — an Hühnern, Früchten usw. — vorgekommen. Es blieben außer dem Stationsleiter — der später nach Manila gegangen sein soll —, der Oberaufseher Fackel mit Frau, die Pflanzer v. Alpen und Weller, ersterer mit seiner Frau, fünf Väter und ein Laienbruder der Mission auf der Insel; nach San Francisco gingen die Regierungslehrer Hofer und Voigt, letzterer mit Frau und Kind sowie der Pflanzer Lutze und der Regierungsarzt Dr. Salecker mit Frau und Kind.

In dem Abschnitt „Der Kreuzerkrieg" ist ausgeführt worden, wie so ganz anders sich das Schicksal der deutschen Kolonien nach menschlichem Ermessen gestaltet haben würde, wenn die auswärtige Politik des Herrn v. Bethmann Hollweg eine andere gewesen wäre.

Der Landkrieg
1914/15

Generalfeldmarschall Graf v. Schlieffen hatte als Chef des Generalstabs einen Plan zum strategischen Aufmarsch der deutschen Heere für den Fall ausgearbeitet, daß nach Osten und Westen Front gemacht werden mußte. Demselben lag der Gedanke zugrunde, daß Rußland erst drei Monate nach Beginn der Mobilmachung in der Lage sei, angriffsweise vorzugehen. Das sollte dazu ausgenutzt werden, um fast die gesamte Kraft im Westen einzusetzen, Frankreich zu zerschmettern und die im Osten befindliche kleine deutsche Armee durch dann im Westen entbehrlich gewordene Armeekorps rechtzeitig zu unterstützen, um den Kampf gegen den russischen Koloß aufzunehmen. Rußland hatte nun im Laufe der letzten Jahre große Truppenmassen aus dem Osten nach dem Westen geschoben und dadurch die früher für den strategischen Aufmarsch seiner Heere nötige Zeit verringert. Die Mobilmachung der russischen Heere hat außerdem nicht Ende Juli 1914 begonnen, sondern viel früher. Es wird behauptet, daß bereits im April mit einer Vorbereitung derselben begonnen sei. Jedenfalls war das Ergebnis, daß die große russische Vorbewegung nicht erst am 1. November, sondern bereits nach 20 Tagen beginnen konnte.

Damit war der Schlieffensche Plan zum scheitern verurteilt, weil die Voraussetzungen nicht mehr zutrafen, die ihm zugrunde gelegt waren.

Der Verlauf der ersten drei Wochen hat den Nachweis erbracht, daß der Schlieffensche Plan durchführbar gewesen wäre, wenn Deutschland nur wenige Wochen früher mobilisiert hätte. Es geschah nicht, weil die deutsche Regierung noch immer hoffte, den Krieg durch Nachgiebigkeit vermeiden zu können. So ist es gekommen, daß eine Reihe unerhörter Siege nicht ausgenutzt werden konnte, weil der Einbruch der Russen in Ostpreußen dazu zwang, große Teile der deutschen Kräfte vom Westen nach dem Osten zu werfen.

Der Weltkrieg begann also damit, daß die Politik die Durchführung des von einem großen Schlachtendenker entworfenen Feldzugplans durchkreuzte.

Digitized by Google

Es liegt nicht in der Absicht, hier den Landkrieg zu schildern, sondern der Zweck dieses Abschnitts ist lediglich, die wichtigsten Ereignisse in Zeitfolge ohne Rücksicht auf die Kriegsschauplätze zu verzeichnen und damit dem Leser die Möglichkeit zu geben, nachzuschlagen, mit welchen Ereignissen des Landkriegs diejenigen des Seekriegs zeitlich zusammenfallen, so daß es nicht nötig wird, dazu auf ein anderes Geschichtswerk zurückgreifen zu müssen.

28. Juni 1914. Ermordung des Erzherzog Thronfolgers Franz Ferdinand und dessen Gemahlin durch serbische Verschwörer in Serajewo.
23. Juli. Ultimatum der Donaumonarchie an Serbien.
28. Juli. Österreich-Ungarn erklärt an Serbien den Krieg.
31. Juli. Mobilmachung der russischen Wehrmacht.
31. Juli. Ultimatum Deutschlands an Rußland.
31. Juli. Belgien mobilisiert „zum Schutze seiner Neutralität".
31. Juli. Befristete Anfrage Deutschlands an Frankreich betreffs dessen Haltung.
31. Juli. Österreich-Ungarn macht mobil.
1. August. Frankreich beantwortet die deutsche Anfrage in unbefriedigender Weise.
1. August. Deutschland und Frankreich machen mobil.
1. August. Deutschland erklärt an Rußland den Krieg.
1./2. August. Eröffnung der Feindseligkeiten seitens Rußlands.
2. August. Deutsche Truppen marschieren in Luxemburg ein.
2. August. Ultimatum Deutschlands an Belgien.
2. August. Französische Truppen brechen im Elsaß über die deutsche Grenze, Flieger bombardieren bayrische Gebiete.
3. August. Deutschland erklärt an Frankreich den Krieg.
3. August. Kalisch und Czenstochau von deutschen Truppen besetzt.
4. August. Handstreich des Gen. Emmich mit zwei Friedensbrigaden gegen Lüttich mißglückt. Volkserhebung in Belgien; Frauen, sogar Kinder beteiligen sich an Mordanfällen auf deutsche Verwundete und Pflegepersonal.
4. August. England und Serbien erklären an Deutschland, Österreich-Ungarn an Rußland den Krieg.
5. August. Beginn des gewaltsamen Angriffs auf Lüttich.
6. August. Gen. Ludendorff durchbricht mit der 14. Brigade den Fortsgürtel. Lüttich besetzt; alle Festen fallen bis zum 13. August.
7. August. Montenegro erklärt an Österreich-Ungarn den Krieg.
8. August. Mülhausen von den Franzosen besetzt.
8. August. Ägypten erklärt an Deutschland den Krieg.
9. August. Mülhausen von den Deutschen zurückerobert.
10. Frankreich erklärt an Österreich-Ungarn den Krieg.
10./11. August. Die Bayern werfen bei La Garde die Franzosen zurück.
11. August. Montenegro erklärt an Deutschland den Krieg.
11. August. Feste Boyen von den Russen belagert.
13. August. England erklärt an Österreich Ungarn den Krieg.
14. August. Eine aus Straßburg gegen das Breuschtal erkundende deutsche Abteilung wird bei Schirmeck blutig zurückgeworfen.
14. August. Schirmeck und Weiler — 15 km von Schlettstadt — durch Franzosen besetzt.

14. August. Die Serben bei Sjesnica und Loznica geschlagen.
14. August. Der Schutz Westpreußens war der 8. Armee — I., XVII., XX. und I. Res.-A.-K. sowie der III. Res.-Div. — anvertraut.
17. August. I. A.-K. greift die russ. Armee Rennenkampfs bei Stallupönen an, macht Gefangene und nimmt MG. Die Regimenter 44 und 33 behaupten sich bei Mehlkehmen und Goldap gegen Übermacht.
17. August. Rückzug des I. A.-K. auf Gumbinnen.
19. August. Mülhausen von den Franzosen besetzt, das General Gäde nach hartnäckigem Gefecht einer Übermacht gegenüber — 15 deutsche Bataillone gegen 5—7 französische Divisionen — räumen muß.
20. August. Sieg des Kronprinzen von Bayern (6. u. 7. Armee) bei Mörchingen und Saarburg über die Franzosen unter Castelnau und Dubail.
21. August. XI. und Reserve-Gardekorps, eine sächsische Kavalleriedivision nach dem Osten geworfen.
21. August. Hindenburg Oberbefehlshaber im Osten, Ludendorff sein Stabschef.
21. August. III. und IX. Res.-A.-K. vor Antwerpen, wohin die belgische Armee ausgewichen.
21. August. Nikolai Nikolajewitsch bedroht Königsberg mit der 1. russischen Armee, Rennenkaupf mit der 2. die preußische Weichsellinie.
22. August. Sieg des deutschen Kronprinzen über die Franzosen bei Longwy.
23. August. Sieg des Herzogs Albrecht v. Württemberg über die Franzosen bei Semois.
24. August. Niederlage der Engländer bei Valenciennes.
24. August. Belgischer Ausfall mit 4 Divisionen aus Antwerpen.
24. August. Österreich-Ungarn erklärt an Japan den Krieg.
25. August. Longwy von den Deutschen besetzt.
25. August. Namur von den Deutschen eingenommen.
25. August. In Löwen Überfall von Freischützen auf deutsche Truppen; die Stadt teilweise zerstört.
25. August. Lublin von öster.-ung. Truppen besetzt.
23./25. August. Schlacht bei Krasnik; die Russen geschlagen.
25. August. Belgien unter deutsche Verwaltung gestellt. (Generalfeldmarschall Frhr. v. d. Goltz.)
26. August. Sieg des deutschen Kronprinzen über die Franzosen bei Verdun.
26. August. Die ausgefallenen 4 belgischen Divisionen kehren nach Antwerpen zurück.
26. August. Acht französische A.-K. an der Sambre geschlagen.
27. August. Kluck mit der 1. deutschen Armee schlägt die Engländer bei S. Quentin.
27. August. Die 3. Armee — Hausen — überschreitet die Maas.
26./28. August. Hindenburg schlägt die Russen vernichtend bei Tannenberg (90 000 Gef., 200 Kanonen).
29. August. Die 2. deutsche Armee — Bülow — schlägt die Franzosen bei St. Quentin.
30. August. Montmédy von den Deutschen erobert.
31. August. Die Festung Givet von den Deutschen genommen.
1. September. Zehn französische A.-K. zwischen Reims und Verdun geschlagen.
1. September. Auffenberg schlägt die Russen bei Zamosz-Komarow (20 000 Gef., 200 Kanonen).
2. September. Amiens vorübergehend von den Deutschen besetzt.

2. September. Cholm von den Deutschen besetzt.
2. September. Czernowitz von den Russen besetzt.
3. September. Lemberg von den Österreichern geräumt.
3. September. Die französische Regierung verlegt ihren Sitz nach Bordeaux.
4. September. Reims vorübergehend von den Deutschen besetzt.
4. September. Die Feste Boyen entsetzt.
6. September. Die Serben bei Mitrovica geschlagen (5000 Gef.).
6. September. Beginn der Marneschlacht. Kluck weist eine Überflügelung des äußersten rechten Heeresflügels mit dem an die Ourcq geworfenen II. A.-K. ab.
7 September. Folgt dem II. das IV. A.-K.
7. September. Das IV. Res.-A.-K. war vor dem IV. französischen fechtend auf die Ourcq zurückgewichen. General Manoury wurde hier geschlagen, als das französische IV. A.-K. — General Sarrail — traf dort zur Unterstützung ein. Auch dieses wurde geworfen. Die deutsche Gegenumfassung war im Gange. Die Unterstützungen, welche Gen. Gallieni aus Paris heranwarf, konnten die Lage nicht wiederherstellen. Kluck stand frei und siegreich an der Marne und hielt die 6. französische Armee unter sich gepreßt. Am 9. erstürmte Kluck Nanteuil. Er war stark genug, Manourys Niederlage zu vollenden und, verstärkt durch nachrückende Korps, auch die Engländer zu werfen.

Auch bei den sich östlich anschließenden Armeen war die Lage gut. Die 2. Armee — Bülow — griff an, eine Durchbrechung der französischen Mitte stand am 9. in Aussicht. In der vorhergehenden Nacht war hier der Angriff bis auf die Hochfläche von Sezanne vorgetragen.

Da erreichte beide Heerführer der Befehl der obersten Heeresleitung, die Schlacht abzubrechen. Während die französische 9. Armee mit geschlagenem rechten Flügel auf die Aube zurückweicht, leitet Bülow den befohlenen Rückzug ein. Am 10. 1 Uhr mittags ist derselbe planmäßig im Gange.

Auch die 3. Armee — Hausen — hatte am 7. siegreich am Mariennebach gefochten und weicht, nur dem Befehl folgend, am 10. über Chalons zurück.

Die 4. deutsche Armee hatte vom 5.—8. auf der Linie Vitry le François-Heily-Sermeize die ihr gegenüberstehenden inneren Flügelkorps der 3. und 4. französischen Armeen so geschlagen, daß sie gebrochen nach Humbauville zurückfluten. Weiter östlich sind die Franzosen ebenfalls zurückgeworfen. Am 9. wird der Rückzug befehlsgemäß angetreten.

Die 5. Armee hatte Sarrail in die Verteidigung geworfen. Am 9. steht die Schlacht; aber die Sperrfesten an dem Maasflügel beginnen zu wanken.

Auch die 6. deutsche Armee hat Boden gewonnen; die 7., die schon starke Kräfte nach der Aisne abgegeben hatte, befand sich in ähnlicher Lage.

Welche Gründe die Oberste Heeresleitung zum Rückzugsbefehl bewogen haben, steht nicht fest. Man spricht von Versorgungsrücksichten; auch davon, daß das VII. A.-K. erst vor Maubeuge am 8. frei geworden sei und fünf Tage gebraucht haben würde, um an die Front zu gelangen. Auch Rücksichten auf Antwerpen sollen mitgesprochen haben, aus dem am 9. die belgische Armee einen zweiten Ausfall versuchte. Gelang dieser, so schien die einzige Linie bedroht, auf der dies Heer seinen Nachschub erhielt. Schließlich hat auch der Osten seine drohenden Schatten bis auf den Kartentisch der Obersten Heeresleitung geworfen. Ob es richtiger gewesen wäre, die bis dahin siegreiche

Schlacht an der Marne durchzufechten, darüber zu urteilen, ist hier nicht der Platz.

Die belgische Armee war am 9. mit 5 Divisionen aus Antwerpen vorgebrochen, um die große deutsche Verbindungslinie Cöln—Lüttich—Brüssel zu unterbrechen. Am 13. kehrte sie geschlagen in den Gürtel der Feste von Antwerpen zurück.

Am 15. hatten die deutschen Heere die Aisne-Linie erreicht und richteten sich in ihr zur Verteidigung ein.

Am 10. schlug Hindenburg die Armee Rennenkampf in Ostpreußen (30 000 Gef., 150 Kanonen).

11./12. September. Russische Niederlage bei Lyck.
11. September. Die südafrikanische Union erklärt an Deutschland den Krieg.
12. September. Die Österreicher brechen die Schlacht bei Lemberg ab (10 000 russische Gefangene).
13. September. Die Serben bei Pancsowa und Mitrowica geschlagen.
15. September. Rückzug der öster.-ung. Armee. Przemysl von den Russen eingeschlossen.
15. September. Die Serben bei Jakowo und Alt-Pazoa geschlagen.
15. Septeimber. Das Streben, die nördlich stehenden Flügel der in Frankreich sich bekämpfenden Heere zu umfassen oder die Umfassung zu vereiteln, hatte zu immer neuen Truppenverschiebungen nach Norden geführt, bis die verlängerten Flügel sich schließlich bis ans Meer erstreckten. Weder der einen, noch der andern Partei gelang es, die feindliche Stellung zu durchbrechen und so kam es, daß hier das Ringen im Stellungskriege erstarrte.
17. September. Ein französischer Durchbruchsversuch scheiterte.
17. September. Hindenburg schlägt die Russen bei Augustow.
25. September. Das Sperrfort Camps des Romains bei St. Mihiel von den Deutschen erobert.
26. September. Die Russen brechen über den Uzsoker Paß in Ungarn ein.
28. September. Beginn der Beschießung Antwerpens; Mecheln von den Deutschen besetzt.
29. September. Russischer Rückzug beiderseits der Weichsel.

Hindenburg hatte nach Vertreibung der Russen aus Ostpreußen den größten Teil seiner Truppen nach Südpolen geworfen, um die öster.-ung. Heere zu entlasten. Anfang Oktober versuchte Nikolai Nikolajewitsch den deutschen linken Flügel zu umfassen. Hindenburg kam ihm durch einen überraschenden Angriff mit überlegenen Kräften zuvor und warf am 4. Oktober die Russen östlich Opatow über die Weichsel zurück.

2. Oktober. Die Russen räumen Ungarn.
2./3. Oktober. Hindenburg schlägt die Russen bei Augustow.
4. Oktober. Die Russen am Uzsoker Paß geschlagen.
6./7. Oktober. Die Serben bei der Romarica-Höhe geschlagen.
7. Oktober. Lyck vorübergehend von den Russen besetzt.
9. Oktober. Fall Antwerpens nach elftägiger Belagerung. 5000 Belgier und Engländer gefangen, 500 Kanonen erbeutet. Der Rest der belgisch-englischen Armee entkommt nach Westen.
9./10. Oktober. Ein russischer Sturm auf Przemysl mit einem Verlust von 70 000 Russen abgeschlagen.
10. Oktober. Britische Kavallerie bei Hazebrook vernichtet.

10. Oktober. Die letzten Festen Antwerpens in deutscher Hand.
10. Oktober. Przemysl entsetzt.
10. Oktober. König Carol von Rumänien stirbt in Sinaia.
12. Oktober. 1. und 10. russische Armee bei Schirwindt geschlagen.
13. Oktober. Lille und Gent deutscherseits besetzt.
13. Oktober. Lyck von den Deutschen zurückerobert.
14. Oktober. Ein Vorstoß von acht russischen A.-K. aus der Linie Warschau-Iwangorod gegen deutsch-öster.-ung. Truppen zurückgeschlagen.
15. Oktober. Ostende von den Deutschen besetzt.
20. Oktober. Die Engländer bei Lille geschlagen.
20. Oktober. Czernowitz von öster.-ung. Truppen besetzt; der Jablonica-Paß von ihnen zurückerobert.
22. Oktober. Die Russen bei Iwangorod geschlagen.
22. Oktober. Der Yser-Ypern-Kanal zwischen Neuport-Dixmuiden von den Deutschen westwärts überschritten.
27. Oktober. Vor aus der Linie Iwangorod-Warschau vorbrechender überwältigender russischer Übermacht ziehen sich die deutsch-öster.-ung. Truppen westwärts zurück.
30. Oktober. Bailly von den Deutschen erstürmt.
31. Oktober. Österr.-ung. Truppen schlagen die Russen nach mehrtägigem Kampf bei Turk und Stary-Sambor.
2. November. Rußland erklärt an die Türkei den Krieg.
4. November. England annektiert Ägypten.
4. November. Türkische Truppen überschreiten die ägyptische Grenze.
5. November. England und Frankreich erklären der Türkei den Krieg.
5. November. England annektiert Cypern.
7. November. Die Russen am Wysstyter See geschlagen.
7. November. Die 1. und 3. serbische Armee auf Valjewo zurückgeworfen.
10. November. Dixmuiden und Langemark von den Deutschen erstürmt.
10. November. Die öster.-ung. Truppen räumen Mittelgalizien.
10. November. Przemysl zum zweitenmal von den Russen eingeschlossen.
10. November. Britische Truppen landen in Mesopotamien.
11. November. Das östliche Yserufer von Nieuport bis zum Meere von den engl.-franz. Truppen geräumt.
12. November. Die Russen besetzen Tarnow (Mittelgalizien).
13. November. Verkündigung des heiligen Kriegs gegen den Verband.
13. November. Die Russen bei Köprüköj von den Türken geschlagen (8000 Tote).
14. November. Die Russen bei Wlozlawek geschlagen.
14. Novvember. Obrenovacz von Österreich-Ungarn erobert.
15. November. Die Russen bei Kutno und Lipno von den Deutschen geschlagen (28 000 Gef.).
15. November. Die Russen brechen in Ungarn ein.
15. November. Valjewo von öster.-ung. Truppen besetzt.
21. November. Erfolgloser engl. Fliegerangriff auf die Zeppelin-Werft bei Friedrichshafen.
22. November. Die Türken am Suez-Kanal.
22./25. November. Deutscher Sieg über die Russen bei Lodz und Lowicz (40 000 Russen gefangen, 70 Kanonen, 156 MG. erbeutet).

23./24. November. Durchbruch des Reservekorps Scheffer-Boyadel und der Division Litzmann bei Prezeziny (12 000 Russen gefangen).
25. November. Die Serben bei Lazarewac geschlagen.
26. November. Czernowitz von den Österreich-Ungarn geräumt.
27. November. Hindenburg Generalfeldmarschall.
27. November. Die Russen bei Homona (Ungarn) geschlagen.
28. November. Frh. v. Bissing an Stelle von v. d. Goltz Generalgouverneur von Belgien; Goltz geht ins türkische Hauptquartier.
2. Dezember. Belgrad von den Österreichern besetzt.
5. Dezember. Franzosen bei Altkirch geschlagen.
6. Dezember. Lodz deutscherseits besetzt.
9. Dezember. General v. Falkenhayn Chef des Großen Generalstabs.
9. Dezember. Korna (Mesopotamien) von den Engländern genommen.
10. Dezember. Die öster.-ung. Truppen räumen Serbien.
12. Dezember. Die Russen bei Miazza durch deutsche Truppen geschlagen (11 000 Gefangene, 43 MG.).
12. Dezember. Die Russen bei Limanowa (Karpathen) geschlagen (26 000 Gef.).
13. Dezember. Dukla von öster.-ung. Truppen besetzt.
14. Dezember. Belgrad von den öster.-ung. Truppen geräumt.
16. Dezember. Die russische Offensive in Galizien und Polen zusammengebrochen. (Seit 11. November 130 000 Russen gefangen, 100 Kanonen, 300 MG. erbeutet.)
22. Dezember. Die Russen von den öster.-ung. Korps an der Nidda geschlagen.
22. Dezember. Lowicz und Skierniewice deutscherseits besetzt.
22. Dezember. Die Russen bei Olty (Kaukasus) geschlagen.
25. Dezember. Der Uzsoker Paß von öster.-ung. Truppen erobert.
25. Dezember. Die Italiener besetzen Valona.
27. Dezember. Die Türken schlagen die Russen bei Urmia (Persien).
1. Januar. 1915. Der Uzsoker Paß wieder in russischer Hand.
1. Januar. Ardahan (Kaukasus) von den Türken genommen.
2. Januar. Die Russen bei Borzimow von den Deutschen geschlagen.
2. Januar. Steinbach von den Franzosen besetzt.
5. Januar. Urmia (Persien) in türkischer Hand.
12./14. Januar. Französische Niederlage bei Soissons.
12./14. Januar. Die Höhen von Vregny von deutschen Truppen erstürmt.
15. Januar. Die Russen stoßen in der Bukowina bis zur Moldava vor.
17. Januar. Die zweite französische Offensive gescheitert.
18. Januar. Russische Niederlage bei Jacobeny (Galizien).
19. Januar. Englische Niederlage bei Korna (Mesopotamien).
19. Januar. Hartmannsweilerkopf und Hirzstein wechseln mehrfach die Besitzer in dieser Zeit.
21. Januar. Die Engländer erneut von den Türken bei Korna geschlagen.
22. Januar. Französische Niederlage bei Pont-à-Mousson.
25. Januar. Die Höhen von Craonne von den Sachsen erstürmt.
25. Januar. Die Engländer bei La Bassée zurückgeschlagen.
25. Januar. Die Armee Linsingen stößt gegen die Karpathenkämme vor.
26. Januar. Die Russen bei Gumbinnen geschlagen.
27. Januar. Der Uzsoker Paß in öster.-ung. Hand.
27. Januar. Französische Massenangriffe in den Vogesen.

29. Januar. Die Franzosen in den Vogesen geschlagen.
29. Januar. Russische Angriffe am Lowentin-See abgewiesen.
29. Januar. Die Karpathenkämme in öster.-ung. Hand.
31. Januar. Täbris von den Russen genommen.
3. Februar. Die Franzosen bei Massiges zurückgedrückt.
3. Februar. Am Suez-Kanal lebhafte Kämpfe.
6. Februar. Kimpolung (Süd Bukowina) den Russen entrissen.
6. Februar. Türkische Truppen überschreiten bei Tussum den Suez-Kanal.
7./15. Februar. Winterschlacht in Masuren. Die 10. russische Armee vernichtet. 100 000 Gef., 150 Kanonen.
10. Februar. Wirballen und Kibarty in deutscher Hand.
11. Februar. Am Sereth fluchtartiger Rückzug der Russen.
12. Februar. Jablonica-Paß von öster.-ung. Truppen überschritten.
16. Februar. Kolomea den Russen entrissen.
16. Februar. Winterschlacht in der Champagne.
17. Februar. Czernowitz von den Russen geräumt, sie weichen über den Pruth zurück.
18. Februar. Tauroggen in deutscher Hand.
18. Februar. Die Russen bei Plock und Racigz von den Deutschen geschlagen.
19. Februar. Russischer Rückzug auf Stanislau.
22. Februar. Ein starker russischer Angriff bei Grodno scheitert.
22. Februar. Russische Niederlage bei Artwin (Transkaukasien).
24. Februar. Przasnisz von den Deutschen genommen (10 000 russische Gef.), muß aber vor starker Übermacht am 27. wieder geräumt werden.
27. Februar. Französische Stellungen in 20 km Breite und 6 km Tiefe bei Plamont-Celles erstürmt.
28. Februar. Angriffe zweier französischer A.-K. in der Champagne gescheitert.
1. März. Die Franzosen bei Celles geschlagen, Stellungen bei Badonvillers erstürmt.
1. März. Die Briten bei Ahwas (Persien) geschlagen.
3./4. März. Französische Stellungen auf der Lorettohöhe gestürmt.
6. März. Französische Massenangriffe bei Le Mesnil (Champagne) abgewiesen.
6. März. Deutsche Truppen schlagen die Russen bei Rawa.
9. März. Die große französische Offensive in der Champagne mit einem Verlust von 45 000 Mann gescheitert. Deutsche Verluste 15 000 Mann.
11. März. Die Briten besetzen Neuve Chapelle.
11. März. Die Russen bei Augustow geschlagen (5400 Gef.).
14. März. Die Engländer erstürmen die Höhen von Zillebeke.
14. März. Die Russen am Uzsoker Paß geschlagen.
14. März. Englische Stellungen bei St. Eloi erstürmt.
16. März. Französischer Fliegerangriff auf die offene Stadt Schlettstadt.
17. März. Russische Reichswehr bricht in Ostpreußen ein.
18. März. Memel geplündert, Russen am 21. vertrieben.
20. März. Reichsackerkopf von den Deutschen erstürmt, ein französischer Gegenangriff scheitert am 23.
22. März. 3000 verschleppte Ostpreußen befreit.
22. März. Przemysl kapituliert aus Mangel an Lebensmitteln.
24. März. Die Engländer besetzen die griechischen Inseln Lemnos, Tenedos, Imbros und Samothrake.

26. März. Die Franzoſen erobern den Hartmannsweilerkopf zurück.
23. u. 26. März. Nach Tilſit vorſtoßende Ruſſen geſchlagen.
23. März. Die Ruſſen bei Czernowitz geſchlagen.
28. März. Tauroggen zum zweiten Male von den Deutſchen beſetzt.
29. März. Die Ruſſen bei Krasnopol von den Deutſchen geſchlagen.
30. März. Die Ruſſen am Uzſoker Paß geſchlagen.
5. April. Erneute franzöſiſche Offenſive zwiſchen Maas und Moſel.
5. April. Die Ruſſen im Laborczatal von Öſterreich-Ungarn geſchlagen, verlieren 10 000 Gef.
6. April. Caſablanca von Moslems erobert.
7. April. Franzöſiſche Offenſive zwiſchen Maas und Moſel geſcheitert.
9. April. Franzöſiſche Niederlage zwiſchen Orne und den Maashöhen.
9. April. Deutſche Truppen erſtürmen den Zwinin-Uzſoker Paß.
12. April. Ruſſiſche Offenſive in den Karpathen angehalten.
14./15. April. Fünf franzöſiſche Durchbruchsverſuche beim Hartmannsweilerkopf ſcheiterten.
15. April. Franzöſiſcher Fliegerangriff auf Freiburg i. B.
15./16. April. Franzöſiſcher Luftangriff auf Straßburg (Elſ.).
22. April. Langemark, Steenſtrate, Pilkem, Het-Sas von den Deutſchen erſtürmt.
25. April. Der Hartmannsweilerkopf von den Deutſchen genommen.
26. April. Engliſche Durchbruchsverſuche nördlich Ypern ſcheitern.
27. April. Ruſſiſche Stellung bei Suwalki in 20 km Breite erſtürmt.
29. April. Linie Dünaburg-Libau von den Deutſchen erreicht.
30. April. Die Ruſſen bei Schawli geſchlagen.
2. Mai. Die Ruſſen nördlich Skierniewice geſchlagen.
4. Mai. Die Ruſſen räumen Ungarn.
5. Mai. Die Franzoſen im Ailly-Walde geſchlagen.
5. Mai. Tarnow und Jaslo von öſter.-ung. Truppen erobert.
6. Mai. Die Ruſſen bei Roſſieny geſchlagen.
6. Mai. Der Dukla-Paß von öſter.-ung. Truppen beſetzt.
7. Mai. Libau von den Deutſchen beſetzt.
8. Mai. Zaleszciki von öſter.-ung. Truppen beſetzt.
9. Mai. Engliſch-franzöſiſche Offenſive ſüdlich Lille.
9. Mai. Ruſſiſche Front bei Dubica von Mackenſen durchbrochen.
10. Mai. Die Nidafront von den Ruſſen geräumt.
10. Mai. Boroevic ſchlägt die Ruſſen bei Sanok und überſchreitet am 11. den San.
11. Mai. Zaleszciki von den Öſterreich-Ungarn wieder geräumt.
12. Mai. Carency von den Deutſchen geräumt.
12. Mai. Kielce von den Deutſchen beſetzt.
12. Mai. Linſingen ſchlägt die Ruſſen am Stryi.
14. Mai. Ruſſiſche Offenſive bei Schawli zum Stehen gebracht.
15. Mai. Die Ruſſen an der Magierahöhe geſchlagen.
16. Mai. Die Deutſchen räumen das Gebiet weſtlich des Yſer-Kanals.
16. Mai. Linſingen erobert Drohobycz (5100 Gef.).
17. Mai. Der San überſchritten (7000 Gef.).
17. Mai. Die Ruſſen weſtlich Kowno geſchlagen.
22. Mai. Die Ruſſen bei Schawli von den Deutſchen geſchlagen.
23. Mai. Italien erklärt an Öſterreich-Ungarn den Krieg.

24. Mai bis 5. Juni. Schlacht bei Przemysl. Russen geschlagen (25 000 Gef., 64 Kanonen, 64 MG.).
Russische Front bei Drohobycz durchbrochen.
27. Mai. Französische Angriffe im Priesterwalde abgewiesen.
27. Mai. Französischer Fliegerangriff auf Ludwigshafen.
28. Mai. Italienische Angriffe auf Görz scheitern.
29. Mai. Franzosen am Yser-Kanal geschlagen.
30. Mai. Franzosen nördlich Arras geschlagen.
3. Juni. Hooge bei Ypern von den Deutschen genommen.
6. Juni. Der Dnjestr bei Zurawno von öster.-ung. Truppen überschritten.
8. Juni. Neuville von den Franzosen genommen.
8. Juni. Stanislau von deutsch-öster.-ung. Truppen besetzt.
8. Juni. Erfolglose italienische Angriffe auf Görz.
11. Juni. Die Russen gehen nach Bessarabien zurück.
11. Juni. Zaleszciki von öster.-ung. Truppen zurückerobert.
12. Mai. Die Russen nordöstlich Schawli von den Deutschen geschlagen.
12. Mai. Sieniawa von deutsch-öster.-ung. Truppen erstürmt (5000 Gef.).
13./18. Juni. Französische Offensive nördlich Arras und an der Lorettohöhe.
13. Juni. Mackensen durchbricht die russischen Linien Sieniawa-Mosciska in 70 km Breite.
14. Juni. Französischer Fliegerangriff auf Karlsruhe.
15./16. Juni. Englische Angriffe bei La Bassée abgewiesen, ebenso französische in den Vogesen.
19. Juni. Mackensen erstürmt die russische Grodek-Stellung.
19. Juni. Rawa Ruska besetzt.
22. Juni. Die Franzosen bei Ban le Sapt geschlagen.
22. Juni. Lemberg von den Österreich-Ungarn zurückerobert.
23. Juni. Linsingen überschreitet den Dnjestr. Rückzug der Russen auf Kielce.
26. Juni. Russische Stellungen bei Rawa Ruska von den Deutschen erstürmt.
26. Juni. Die Russen gehen über den Bug-Abschnitt zurück.
27. Juni. Die Montenegriner besetzen Skutari.
27. Juni. Die Deutschen besetzen Halicz.
27. Juni. Französischer Luftangriff auf Ludwigshafen.
30. Juni. Linsingen erstürmt russische Stellungen östlich der Gnila-Lipa.
30. Juni. Erfolgloser italienischer Angriff auf der Doberdohochebene.
1. Juli. Mackensen erstürmt Krasnik.
4. Juli. Die Russen bei Krasnik geschlagen (8000 Gef.).
4. Juli. Die Engländer bei Aden geschlagen.
7. Juli. Die öster.-ung. Armee vor russischer Übermacht auf die Höhen von Krasnik zurückgenommen.
11. Juli. Russische Stellung Suwalki-Kalwarisa erstürmt.
13. Juli. Die Franzosen in den Argonnen bei Vienne le Chateau und Boureuilles geschlagen.
15. Juli. Below überschreitet die Windau.
15. Juli. Die Engländer am Euphrat geschlagen.
15. Juli. Rückzug der Russen auf den Narew (17 500 Gef.).
15. Juli. Italienische Angriffe auf die Dolomitenfront scheitern.
16. Juli. Russische Front bei Krastnostaw von den Deutschen durchbrochen.
16. Juli. Woyrsch an der oberen Weichsel siegreich.

16. Juli. Die Ruſſen weichen hinter den Ilzanka-Abſchnitt.
17. Juli. Below ſchlägt die Ruſſen bei Alt-Autz.
17. Juli. Mackenſen erſtürmt Kraſnoſtaw.
17. Juli. Italieniſche Offenſive am Iſonzo.
18. Juli. Below erſtürmt Windau und Tukkum.
18. Juli. Die Ruſſen gehen hinter den Narew zurück.
19. Juli. Radom von deutſch-öſter.-ung. Truppen beſetzt.
19. Juli. Woyrſch erſtürmt die Ilzanka-Stellung.
20. Juli. Ruſſiſche Stellungen an der Dubnica durchbrochen.
20. Juli. Die Italiener bei Görz abgewieſen.
21. Juli. Die Franzoſen beim Reichsackerkopf, Lingekopf-Barrenkopf abgewieſen.
21. Juli. Ruſſiſche Stellungen bei Iwangorod durchbrochen.
21. Juli. Ruſſen auf die Blonie-Stellung bei Warſchau zurück.
21. Juli. Ruſſiſche Maſſenangriffe Sokal-Kamionka Strumilova ſcheitern.
23. Juli. Below ſchlägt die Ruſſen bei Schawli.
23. Juli. Gallwitz erobert Pultusk und Rozan; Narew überſchritten.
25. Juli. Die Ruſſen bei Cholm geſchlagen.
26. Juli. Die Franzoſen erſtürmen die deutſchen Stellungen auf dem Lingekopf.
26. Juli. Ein ruſſiſcher Angriff aus Mitau abgewieſen.
27. Juli. Italieniſche Angriffe gegen Görz geſcheitert.
27. Juli. Die Ruſſen bei Erzerum von den Türken geſchlagen.
28. Juli. Woyrſch überſchreitet die Weichſel bei der Pilica-Mündung.
30. Juli. Lublin von Öſterreich-Ungarn beſetzt.
31. Juli. Cholm von der Bugarmee beſetzt.

Der Landkrieg
1915/16

1. Auguſt. Mitau von den Deutſchen beſetzt.
5. Auguſt. Warſchau von Prinz Leopold von Bayern beſetzt.
8. Auguſt Praga von den Deutſchen beſetzt.
9. Auguſt. Franzöſiſcher Luftangriff auf Saarbrücken.
9./10. Auguſt. Feſtung Lomza von den Deutſchen erobert.
11. Auguſt. Die Türken beſetzen Wan (Klein-Aſien).
16. Auguſt. Litzmann erſtürmt die Südweſtfront von Kowno.
17. Auguſt. Die Ruſſen auf Breſt-Litowsk zurückgeworfen.
17./18. Auguſt. Kowno von Litzmann erobert (8000 Gef., 130 Kanonen).
20. Auguſt. Italien erklärt an die Türkei den Krieg.
20. Auguſt. Rückzug der Engländer nach Aden.
22. Auguſt. Oſſowiec von den Deutſchen beſetzt.
22. Auguſt. Franzöſiſche Maſſenangriffe am Lingekopf-Barrenkopf.
25. Auguſt. Franzöſiſcher Fliegerangriff auf das Saartal.
25./26. Auguſt. Breſt-Litowsk von Mackenſen erobert.
26. Auguſt. Hindenburg nimmt Olita.
27. Auguſt. General v. Beſeler Generalgouverneur von Polen.
31. Auguſt. Luzk von den Öſterreich-Ungarn beſetzt.
31. Auguſt. Prinz Leopold von Bayern überſchreitet den oberen Narew.
1. September. Ruſſiſcher Rückzug in Oſtgalizien.

2. September. General Scholtz erobert Grodno.
3. September. Die Österreich-Ungarn überschreiten den Sereth.
5. September. Der Zar übernimmt den russischen Oberbefehl.
7. September. Die Russen weichen in Wolhynien hinter die Ikwa.
8. September. Böhm-Ermolli erobert Dubno.
8. September. Nikolai Nikolajewitsch Oberbefehlshaber im Kaukasus.
13. September. Französischer Fliegerangriff auf Trier, Chateau Salins und Donau-Eschingen.
15. September. Mackensen besetzt Pinsk.
17. September. Die Russen an der Strypa geschlagen, gehen an den Sereth zurück.
19. September. Beginn der Unternehmungen gegen Serbien.
19. September. Belgrad und Semendria beschossen.
17. September. Hindenburg erobert russische Vorstellungen bei Dünaburg.
17. September. Russische Niederlage an der Strypa, Rückzug an den Sereth.
17. September. Eichhorn erobert Wilna.
22. September. Die öster.-ung. Truppen an das Westufer des Styr zurückgenommen.
24. September. Beginn der engl.-französischen Offensive an der ganzen Westfront.
25. September. Die vordersten Gräben bei Loos und Perthes von den Deutschen geräumt.
26. September. Die russische Offensive in Wolhynien gescheitert.
27. September. Der engl.-französische Vorstoß aufgefangen.
27. September. Die Russen weichen von Wilna bis Wischnew zurück (22 000 Gef.).
29. September. Französische Durchbruchsversuche in der Champagne.
3. Oktober. Russische Massenangriffe auf Postawy und Smorgon scheitern.
4. Oktober. Russisches Ultimatum an Bulgarien.
5. Oktober. Engl.-französische Truppen landen in Saloniki.
5. Oktober. Bulgarien lehnt das russische Ultimatum ab.
5. Oktober. Diplomatische Beziehungen abgebrochen.
5. Oktober. Wiederaufnahme der französischen Offensive.
6. Oktober. Französische Massenangriffe bei Souain brechen zusammen.
6./7. Oktober. Drina, Save und Donau von deutsch-öster.-ung. Truppen überschritten. Mackensen marschiert in Serbien ein.
8. Oktober. Köweß erobert Belgrad.
8. Oktober. Gallwitz überschreitet bei Semendria die Donau.
11. Oktober. Gallwitz erobert Semendria.
11. Oktober. Serbien eröffnet die Feindseligkeiten gegen Bulgarien.
13. Oktober. Ein englischer Massenangriff Loos-Ypern scheitert.
13. Oktober. Englischer Vormarsch auf Kut el Amara (Mesopotamien).
14. Oktober. Bulgarien erklärt an Serbien den Krieg..
15. Oktober. England erklärt an Bulgarien den Krieg.
16. Oktober. Frankreich erklärt an Bulgarien den Krieg.
17. Oktober. Serbischer Rückzug im Avalagebirge und an der untern Morava.
18. Oktober. Branja im oberen Moravatal von den Bulgaren besetzt.
18. Oktober. Köweß nimmt Obrenovac.
18. Oktober. Beginn der dritten italienischen Offensive.
19. Oktober. Rußland und Italien erklären an Bulgarien den Krieg.
19. Oktober. Kumanowo und Stip von den Bulgaren genommen.
20. Oktober. Köweß nimmt Sabac.

21. Oktober. Die offene bulgarische Stadt Dedeagatsch von der engl.-französischen Flotte bombardiert.
23. Oktober. Illuxt von den Deutschen erstürmt.
25. Oktober. Köweß schlägt Serben und Montenegriner östlich Višegrad.
26. Oktober. Fühlungnahme der bulgarischen mit den Truppen beider Kaiserreiche bei Vrza Palanka.
31. Oktober. Die italienische Offensive gescheitert (Verluste 150 000 Mann).
31. Oktober. Gallwitz erobert Kragujevac.
1. November. Köweß im westlichen Moravatal.
3. November. Die Bulgaren vor Nis.
3. November. Die Bulgaren schlagen südlich von Strumica die Franzosen und Engländer.
5. November. Nis von den Bulgaren erobert.
5. November. Vereinigung der bulgarischen mit der Armee Gallwitz zwischen Zajezar und Paracin.
6./7. November. Gallwitz besetzt Krusevac (7000 Gef., 103 Kanonen).
7. November. Gallwitz überschreitet die westliche Morava.
8. November. Die Serben bei Ivanjica geschlagen.
8. November. Köweß marschiert auf Novipazar.
10. November. Beginn der vierten italienischen Offensive am Isonzo.
11. November. Engl.-franz. Truppen bei Bogdanci (Mazedonien) geschlagen.
13. November. Prokupulje von den Bulgaren genommen (7000 Gef.).
14. November. Franzosen an der Cerna von Bulgaren geschlagen.
14. November. Linsingen besiegt die Russen bei Tschartorysk nach vierwöchiger Schlacht.
21. November. Griechenland vom Verband blockiert.
21. November. Die Serben gehen auf Pristina zurück.
22. November. Die Engländer bei Ktesiphon (Mesopotamien) geschlagen.
23. November. Köweß erobert Mitrovica (11 700 Gef.).
23. November. Gallwitz und Bulgaren nehmen Pristina (7400 Gef.).
24. November. Italienische Offensive am Monte San Michele gescheitert.
24. November. Die serbische Regierung flieht nach Skutari.
25. November. Englischer Rückzug auf Kut el Amara (Mesopotamien).
27. November. Die Reste des serbischen Heeres fliehen in die albanischen Gebirge.
27. November. Köweß stößt in der Richtung Ipek gegen die montenegrinische Grenze vor.
28. November. Die Bulgaren erobern Prizren und Krusewo (17 000 Gef.).
3. Dezember. Die Türken bei Kut el Amara siegreich.
4. Dezember. Die Bulgaren schlagen Serben südwestlich Prizren (100 Geschütze).
6. Dezember. Köweß besetzt Ipek und durchbricht die montenegrinische Hauptstellung nördlich Berane.
6. Dezember. Die engl.-franz. Truppen räumen den Cerna-Wardarbogen.
7. Dezember. Die Franzosen bei Souain geschlagen.
9. Dezember. Rückzug der Engländer auf das rechte Tigrisufer.
11. Dezember. Die engl.-franz. Armee am Wardar von den Bulgaren geschlagen.
12. Dezember. Teile von Kut el Amara in türkischer Hand.
13. Dezember. Die engl.-franz. Armee geht auf Saloniki zurück.
14. Dezember. Ihre Verfolger folgen nicht über die griechische Grenze.

15. Dezember. Feldmarschall French durch General Haig als Oberbefehlshaber der englischen Armee in Frankreich ersetzt.
16. Dezember. Die vierte italienische Offensive am Isonzo gescheitert.
21. Dezember. Der Hartmannsweilerkopf fällt in französische Hand, wird am 22. zurückerobert und gegen einen Angriff am 28. gehalten.
24. Dezember. Beginn der russischen Offensive an der bessarabischen und Dnjestr-Front.
27. Dezember. Russische Massenangriffe bei Toporoutz abgeschlagen.
6./7. Januar 1916. Russische Massenangriffe bei Buczacz (Ostgalizien) scheitern.
7. Januar. Die Engländer bei Scheikh-Saad (Mesopotamien) geschlagen.
8. Januar. Der Hirzstein von den Deutschen zurückerobert.
10. Januar. Eroberung des Lowcen durch öster.-ung. Truppen.
11. Januar. Die Franzosen besetzen Korfu.
12. Januar. Die Russen am Aras-Fluß (Kaukasus) geschlagen.
13. Januar. Öster.-ung. Truppen in Cettinje.
14. Januar. Der russische Angriff bei Toporoutz unter ungeheuren Verlusten gescheitert (76 000 Mann).
15. Januar. Die türkischen Truppen vom Aras (Kaukasus) zurückgenommen.
17. Januar. Köprüköi (Kaukasus) von Russen genommen.
17. Januar. Türkischer Rückzug auf Erzerum.
19. Januar. Russische Durchbruchsversuche östlich Czernowitz erfolglos.
19. Januar. Die serbische Regierung auf Korfu.
21. Januar. Die montenegrinische Königsfamilie flieht nach Frankreich.
21. Januar. Die Engländer bei Korna und Menlahie (Mesopotamien) geschlagen.
22. Januar. Antivari und Dulcigno von den Österreich-Ungarn besetzt.
23. Januar. Französischer Fliegerangriff auf Metz.
23. Januar. Skutari, Nikšic und Podgorica in österreichischer Hand.
26. Januar. In England das Allgemeine Wehrpflichtgesetz angenommen.
28. Januar. Französischer Fliegerangriff auf Freiburg i. B.
28. Januar. Alessio und Giovanni di Medua in österreichischem Besitz.
2. Februar. Englische Entsetzungsversuche, um die Abteilung Townshend in Kut el Amara zu befreien, scheitern.
3. Februar. Die öster.-ung. Truppen am Ischnie-Fluß (Albanien).
8. Februar. Französische Stellungen bei Vimy erstürmt.
10. Februar. Das Wehrpflichtgesetz in Kraft getreten.
12. Februar. Elbassan von den Bulgaren besetzt.
13. Februar. Öster.-ung. Truppen am Anzon (Albanien).
16. Februar. Die Saloniki-Armee bemächtigt sich der Telegraphen und Eisenbahnen in Thessalien.
16. Februar. Erzerum in russische Hand gefallen.
17. Februar. Kavaja (Albanien) von Österreich-Ungarn besetzt.
18. Februar. Musch (Armenien) in russischer Hand.
21. Februar. Beginn des deutschen Angriffs auf Verdun.
23. Februar. Portugal beschlagnahmt deutsche und öster.-ung. Kauffahrer.
24. Februar. Deutsche Erfolge nördlich Verdun (10 000 Gef.).
24. Februar. Deutsche Kauffahrer in Italien beschlagnahmt.
24. Februar. Ispir (Kaukasus) von den Russen besetzt.
25. Februar. Feste Douaumont-Verdun erobert. Die Franzosen in der Woëvre-Ebene zurückgedrängt.

26. Februar. Hardaumont-Linien-Verdun von den Deutschen genommen. Französische Gegenangriffe scheitern (5000 franz. Gef.).
26. Februar. Französischer Fliegerangriff auf Metz.
26. Februar. Kuropatkin Oberbefehlshaber der russischen nördlichen Armeen.
27. Februar. Durazzo von öster.-ung. Truppen genommen.
27. Februar. Kermanschah (Persien) in russischer Hand.
28. Februar. Der deutsche Angriff bei Verdun erreicht die Côtes Lorraines.
2. März. Deutsche Fortschritte bei Dorf Douaumont-Verdun.
3. März. Bitlis (Armenien) in russischer Hand.
6. März. Bei Es Sinn (Mesopotamien) erfolglose Durchbruchsversuche Townshends.
7. März. Fresnes bei Verdun in deutscher Hand. Auch auf dem linken Maasufer bei Béthincourt Fortschritte.
8. März. Fort Vaux und Rabenwald-Verdun genommen.
8. März. Die Engländer bei Fellahie (Mesopotamien) geschlagen.
9. März. Fort Vaux von den Franzosen zurückgenommen. Ablainwald-Verdun deutscherseits besetzt.
9. März. Deutschland erklärt an Portugal den Krieg.
13. März. Fünfte italienische Offensive am Isonzo.
14. März. Höhe „Toter Mann"-Verdun von den Deutschen erstürmt.
16. März. Russische Offensive Dryswjaty- und Narotsch-See.
16. März. Italienische Offensive am Isonzo gescheitert.
19. März. Französische Fliegerangriffe auf Metz und Mülhausen.
19. März. Ispahan in russischer Hand.
20. März. Deutsche bei Avocourt-Verdun erfolgreich.
20. März. Russische Offensive im Norden.
22. März. Die Deutschen bei Haucourt-Verdun erfolgreich.
27. März. Deutscher Luftangriff auf Saloniki.
28./30. März. Die Deutschen bei Malancourt-Verdun erfolgreich.
28./30. März. Die Offensive der russischen Nordheere gescheitert. Russische Verluste 140 000 Mann.
2. April. Die Deutschen nordwestlich Verdun erfolgreich.
3. April. Caillette-Wald-Verdun von den Deutschen genommen.
5./6. April. Die Engländer bei Fellahie (Mesopotamien) besiegt.
7. April. „Termiten Hügel"-Verdun von den Deutschen genommen.
8. April. Die Russen bei Sutschbulak (Nordpersien) geschlagen.
9. April. Béthincourt deutscherseits genommen.
9. April. Die englische Entsatzarmee bei Fellahie bei Kut geworfen.
14. April. Britische Angriffe bei St. Eloi abgewiesen.
17. April. Franzosen bei Haudromont und Thiaumont zurückgedrängt.
17. April. Col di Lama (Dolomiten) in italienischer Hand.
18. April. Trapezunt von den Russen besetzt.
19. April. Lebhafte Kämpfe bei Ypern.
19. April. Frhr. v. d. Goltz stirbt am Irak.
19./20. April. Die Österreich-Ungarn dringen im Suganatal bis Roncegno vor und erobern den Sasso Alto.
20. April. Die Deutschen dringen südlich von der Höhe „Toter Mann" vor.
21. April. Aufstand in Irland.
22. April. Die Engländer bei Fellahie geschlagen.

22. April. Die Engländer bei Katia (Suez-Kanal) geschlagen.
25. April. Franzosen bei Celles (Vogesen) zurückgedrängt.
25. April. Kämpfe bei La Bassée.
28. April. Die Russen am Narotsch-See geschlagen (5600 Gef.).
28. April. Townshend kapituliert bei Kut el Amara mit 13 000 Mann.
2. Mai. Irischer Aufstand in Dublin niedergeworfen.
4. Mai. Kämpfe bei Arras und Armentières.
7. Mai. Höhe 304-Verdun von den Deutschen genommen.
7. Mai. General Pétain Befehlshaber der französischen Mitte.
11. Mai. Kasa i Schirin (Persien) in russischer Hand.
15. Mai. Oster.-ung. Offensive in Südtirol.
16. Mai. Bei Vilgereuth und im Terragnola-Abschnitt die Italiener geworfen.
16. Mai. Zugna Torta südlich Rofreit von den Österreichern genommen.
17. Mai. Grenzrücken des Maggio zwischen Astico- und Lenotal von den Österreich-Ungarn besetzt.
18. Mai. Die italienischen Sperrfesten Campdon und Toraro erobert.
18. Mai. El Arisch-Sinai-Front von britischen Schiffen beschossen.
20. Mai. Die Österreich-Ungarn dringen auf der Hochebene von Lafraun bis zum Pasubio vor.
20. Mai. Fliegerangriff auf Port Said.
21. Mai. Öster.-ung. Truppen in der Linie Tormeno-Monte Majo (7700 Gef., 40 Kanonen) und gelangen am
22. Mai im Suganatal bis Borgo. Monte Verna von ihnen genommen.
22. Mai. Türkischer Fliegerangriff auf Kairo.
22. Mai. Die Engländer bei Fasher vom Sultan von Darfur geschlagen.
23. Mai. Cumières nordwestlich Verdun von den Deutschen erstürmt.
23. Mai. Am Suganatal bemächtigten sich öster.-ung. Truppen der Höhenzüge von Salubio bis Borgo und der Sperrfeste Campolongo (63 Kanonen).
24. Mai. Chiesa von den Österreich-Ungarn besetzt.
25. Mai. Die Höhen von Carno di Campo Verde und der Monte Cimone in öster.-ung. Hand.
26. Mai. Sperrfeste Casa Ratti von den Österreich-Ungarn genommen, sowie am
27. Mai das Sperrfort Carnolo.
29. Mai. Die Sperrfeste Punta Corbin in öster.-ung. Hand.
30. Mai. Die Sperrfestungen Asiago und Arsiero von öster.-ung. Truppen genommen.
1. Juni. Der nordwestlich Verdun gelegene Caillette-Wald von den Deutschen genommen.
2. Juni. Französische Gegenangriffe scheitern.
2. Juni. Panzerfeste Vaux und Batterie von Damloup nordöstlich Verdun von den Deutschen erobert.
2. Juni. Russische Offensive von Bessarabien und Wolhynien zur Entlastung Italiens.
4. Juni. Italienische Stellungen östlich vom Asticotal durch die Österreich-Ungarn genommen.
5. Juni. Öster.-ung. Rückzug in Ostgalizien.
6. Juni. Öster.-ung. Front auf Luzk und an den Styr zurückgenommen.
6. Juni. Die griechische Küste vom Vierverbande blockiert.
7. Juni. Luzk von den Russen genommen.

7. Juni. Monte Lemerle von öſter.-ung. Truppen erſtürmt.
9. Juni. Ruſſiſche Maſſenangriffe bei Tarnopol und in Oſtgalizien.
9. Juni. Die öſter.-ung. Front auf das Weſtufer der untern Strypa zurückgenommen.
10. Juni. Dubno von den Ruſſen genommen.
11. Juni. Öſter.-ung. Rückzug in der Bukowina.
12. Juni. Snyatin Zaleszeiti und Horodenka fallen in ruſſiſche Hand.
13. Juni. Kämpfe nördlich Czernowitz.
13. Juni. Ruſſiſche Maſſenangriffe nördlich Baranowitſchi ſcheitern.
14. Juni. Die Deutſchen vereiteln ruſſiſche Vorſtöße am Stochod- und Styr-Abſchnitt.
15. Juni. Engliſche Verſuche zwiſchen Korna und Naſſirije den Euphrat zu überſchreiten erfolglos.
16. Juni. Italieniſche Maſſenangriffe am Iſonzo, in den Dolomiten und bei Aſiago ſcheitern, aber die öſter.-ung. Offenſive in Italien iſt zum Stehen gebracht, da ſtarke Truppenverſchiebungen nach Galizien nötig geworden ſind.
16./17. Juni. Linſingen ſtößt im Gebiet Kowel-Luzk vor.
17. Juni. Czernowitz in ruſſiſcher Hand.
19. Juni. Die Ruſſen überſchreiten den Sereth in der Bukowina.
19. Juni. Ruſſiſche Maſſenangriffe bei Logiſchin abgeſchlagen.
19. Juni. Linſingen ſchlägt die Ruſſen und erobert Kiſielin.
20. Juni. Hindenburg ſtößt bei Dünaburg vor.
20. Juni. Über den Styr vorbrechende Ruſſen bei Gruziatyn von Linſingen zurückgeſchlagen. Deutſcher Vorſtoß nordweſtlich Luzk.
21. Juni. Die Ruſſen nehmen Radautz (Bukowina), werden zwiſchen Sokul und Liniewka von den Deutſchen zurückgeworfen und bei Przewlowka geſchlagen.
22. Juni. Franzöſiſche Fliegerangriffe auf Karlsruhe, Müllheim (Baden) und Trier.
23. Juni. Panzerwerk Thiaumont, Dorf Fleury und die Höhe „Kalte Erde" von den Deutſchen genommen.
23. Juni. Die Ruſſen in der Bukowina bei Kimpolung.
24. Juni. Engliſch-franzöſiſche Offenſive an der Somme, Trommelfeuer.
2. Juli. Eine deutſche Diviſion Biaches-Barleux in die zweite Stellung zurückgedrückt.
4. Juli. La Boiſelle (Somme) von den Engländern erſtürmt.
5. Juli. Franzoſen nehmen Eſtrées und Belloy-en-Santerre.
7. Juli. Engl.-franz. Anſtürme gegen Ovillers-Bazentin le Grand und Biaches Soyécourt ſcheitern, ebenſo am
8. Juli franzöſiſche Maſſenangriffe auf den Trônes-Wald. In Hardécourt dringen ſie ein. Hier und bei Biaches am 9. heftige Kämpfe.
11. Juli. Franzöſiſche Schlappe bei Belloy-Soyécourt.
12. Juli. Contalmaiſon von den Engländern genommen.
12. Juli. Franzöſiſche Vorſtöße bei Barleux und Eſtrées erfolglos.
14. Juli. Die Engländer gewinnen Raum und nehmen den Trônes-Wald.
15. Juli. Werden aber bei Ovillers-Bazentin le Petit abgewieſen.
16./17. Juli. Engländer erobern Ovillers und La Boiſelle.
18./19. Juli. Schwere Kämpfe um Longueval und den Wald von Delville.
20. Juli. 17 engliſche Diviſionen drücken die deutſche Linie bei Poziers-Bermandovillers etwas ein.

22. Juli. Auf der Linie Thiépval-Guillemont englische Angriffe erfolglos, ebenso am
24. Juli englisch-französische Stürme auf der Front Pozières-Maurepas und Estrées-Soyécourt.
25. Juli. Pozières von den Engländern erstürmt, desgleichen am
27. Juli Longueval und der Delville-Wald.
27./28. und 30. Juli. Englische Massenangriffe bei Pozières abgewiesen. Diese Anstürme haben bis in den November fortgedauert und um dieselbe Zeit mußten auch alle Gewinne um Verdun aufgegeben werden.
26. Juli. Ebenso gingen diejenigen zum großen Teil wieder verloren, welche die öster.-ung. Truppen in Norditalien erfochten hatten.
27. Juli. Zwischen Etsch und Brenta brechen italienische Angriffe zusammen.
28. Juli. Italienische Vorstöße auf der Doberdohochebene abgewiesen.
29. Juli. Kolomea in russischer Hand.
30. Juli. Die Russen bei Tlumacz (Galizien) geschlagen.
30. Juli. Französische Angriffe auf die Höhe „Kalte Erde"-Verdun abgewiesen.
1. August. Deutsch-öster.-ung. Truppen erstürmen nordwestlich Tarnopol russische Stellungen.
1. August. Italienische Angriffe auf der Doberdohochfläche abgewiesen.
2. August. Russische Angriffe bei Baranowitschi und Goroditsche abgewiesen.
3. August. Bothmer erstürmt russische Stellungen bei Tlumacz in 20 km Breite und 10 km Tiefe.
3. August. Italienische Angriffe im Suganatal und bei Monfalcone scheitern.
4. August. Russische Vorstöße bei Baranowitschi und Luzk abgewiesen.
5. August. Die Russen durchbrechen die öster.-ung. Linie westlich Kolai.
5. August. Die Armee Bothmer in den Koropiec-Abschnitt zurückgenommen.
6. August. Am Narotsch-See erfolglose russische Angriffe.
8. August. Erfolglose russische Massenangriffe bei Goroditsche und Zirin.
9. August. Italienische Massenangriffe südlich des Suganatals scheitern.
11. August. Die Italiener hier empfindlich geschlagen.
11. August. Erzerum von den Russen besetzt.
13. August. Die öster.-ung. Front auf das Westufer der obern Moldawa zurückverlegt.
13. August. Italienische erfolglose Angriffe zwischen Brenta und Etsch gegen Cima Dieci-Monte Rasta.
14. August. Delatyn (Galizien) in russischer Hand.
16. August. Russische Angriffe bei Riga erfolglos.
16. August. Deutsche Front hinter die Lipa bei Gochorow zurückgenommen.
18. August. Russische Massenstürme bei Riga brechen zusammen.
20. August. Die deutsche Front bei Werben (Wolhynien) nach Berestitetschko zurückgenommen.
21. August. Russische Angriffe an der Straße Edau-Kekkau südwestlich Riga gescheitert.
22. August. Französischer Fliegerangriff auf Müllheim (Baden).
22. August. Die öster.-ung. Front bei Tatarow auf den Karpathenkamm verlegt.
22. August. Italiener südlich des Suganatals zurückgeworfen.
24. August. Italienische Niederlage südlich des Suganatals.
25. August. Ein russischer Angriff bei Goroditsche erfolglos.
25. August. In Wolhynien lebhafte Kämpfe.

25. August. Erzinghian (Armenien) von den Russen besetzt.
26. August. Italienische Vorstöße bei Paneveggio scheitern.
27. August. Russische Durchbruchsversuche bei Goroditsche und Ljachowitschi an der Tschara abgewiesen.
27. August. Vorstoß westlich Luzk. Brody von den Russen besetzt.
28. August. Russische Angriffe auf Kowel. Die deutschen Truppen hinter den obern Stochod zurückgenommen.
29. August. Die deutsch-öster.-ung. Front aus dem Stochod-Bogen bei Sokul zurückgenommen.
29./30. August. Schwere Kämpfe bei Buczacz und Burkanow (Ostgalizien).
30. August. Russische Massenangriffe an der Bahn Kowel-Sarny, an der Lipa Turya und bei Luzk.
31. August und 1. September. Zusammenbruch der russischen Offensive gegen die Stochod-Front und bei Kiselin.

Urkunden

Anlage 1.

Anlage zur Prisenordnung. — Befehl für Seebefehlshaber und Kommandanten über ihr Verhalten beim Zusammentreffen mit bewaffneten Handelsschiffen im Kriege. Vom 22. Juni 1914.

Der Chef d. Admstbs. d. Marine-A. 1512 II. Berlin, den 22. Juni 1914.

1. Die Ausübung des Anhaltungs-, Durchsuchungs- und Wegnahmerechtes sowie jeder Angriff seitens eines bewaffneten Handelsschiffes gegenüber einem deutschen oder neutralen Handelsschiff gilt als Seeraub. Gegen die Besatzung ist gemäß der Verordnung über das außerordentliche kriegsgerichtliche Verfahren vorzugehen.

2. Leistet ein bewaffnetes feindliches Kauffahrteischiff bewaffneten Widerstand gegen prisenrechtliche Maßnahmen, so ist dieser mit allen Mitteln zu brechen. Die Verantwortung für jeden Schaden, den Schiff, Ladung und Passagiere dabei erleiden, trägt die feindliche Regierung. Die Besatzung ist als kriegsgefangen zu behandeln. Die Passagiere sind zu entlassen, außer wenn sie sich nachweisbar am Widerstand beteiligt haben. In letzterem Falle ist gegen sie das außerordentliche Verfahren anzuwenden. Auf Allerhöchsten Befehl (gez.) v. Pohl.

Anlage 2.

(Übersetzung) Britische Regierung gibt dem Staatsdepartement in Washington die Versicherung, daß die Bewaffnung englischer Kauffahrer nur Zwecken der Verteidigung dient.

Brit. Botschaft. Washington, 25. VIII. 1914.

Sir: Um . . . den Standpunkt S. M. Regierung in bezug auf bewaffnete Kauffahrer klarzulegen, beehre ich mich, angesichts der Tatsache, daß zahlreiche bewaffnete englische Handelsschiffe Häfen der Ver. Staaten besuchen werden, zu wiederholen, daß die Bewaffnung britischer Kauffahrer nur eine Vorsichtsmaßregel ist, die dem Zweck der Verteidigung gegen feindliche Schiffe dient.

Ich habe zugleich Auftrag vom leitenden Staatssekretär S. M. Auswärtigen Amts, der Regierung der Ver. Staaten bindende Versicherungen (fullest assurances) zu geben, daß britische Kauffahrer niemals angriffsweise vorgehen werden (never be used for purposes of attack), daß sie lediglich friedliche Handelsschiffe sind, die nur zu ihrer Verteidigung bewaffnet sind, daß sie nie schießen werden, wenn sie nicht vorher beschossen sind und daß sie unter keinen Umständen jemals irgendein Schiff angreifen werden.

Ich habe usw. (gez.) Cecil Spring Rice.

Anlage 3.

Denkschrift der K. Deutschen Regierung vom 8. II. 1916 über Behandlung bewaffneter Kauffahrer.

(Sonder-Beilage der „Nordd. Allg. Ztg." Nr. 41 vom 11. II 1916.

I.

1. Schon vor Ausbruch des gegenwärtigen Krieges hatte die Britische Regierung englischen Reedereien Gelegenheit gegeben, ihre Kauffahrteischiffe mit Geschützen zu armieren. Am 26. Mai 1916 gab der damalige Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill, im britischen Parlament die Erklärung ab (Anlage 1), daß die Admiralität die Reedereien aufgefordert habe, zum Schutz gegen die in gewissen Fällen von schnellen Hilfskreuzern anderer Mächte drohenden Gefahren eine Anzahl erstklassiger Liniendampfer zu bewaffnen, die dadurch aber nicht etwa selbst den Charakter von Hilfskreuzern annehmen sollten. Die Regierung wollte den Reedereien dieser Schiffe die notwendigen Geschütze, die genügende Munition und geeignetes Personal zur Schulung von Bedienungsmannschaften zur Verfügung stellen.

2. Die englischen Reedereien sind der Aufforderung der Admiralität bereitwillig nachgekommen. So konnte der Präsident der Royal Mail Steam Packet Cy., Sir Owen Philipps, den Aktionären seiner Gesellschaft bereits im Mai 1913 mitteilen, daß die größeren Dampfer seiner Gesellschaft mit Geschützen ausgerüstet seien; ferner veröffentlichte im Januar 1914 die britische Admiralität eine Liste, wonach 29 Dampfer verschiedener englischer Linien Heckgeschütze führten.

3. In der Tat stellten bald nach Ausbruch des Kriegs deutsche Kreuzer fest, daß englische Liniendampfer bewaffnet waren. Beispielsweise trug der Dampfer „La Correntina" der Woulder-Linie in Liverpool, der am 7. X. 1914 von dem deutschen Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" aufgebracht wurde, zwei 4,7 zöllige Heckgeschütze. Auch wurde am 1. II. 1915 ein deutsches Unterseeboot im Kanal durch eine englische Jacht beschossen.

II.

1. Was den völkerrechtlichen Charakter bewaffneter Kauffahrteischiffe betrifft, so hat die Britische Regierung für die eigenen Kauffahrteischiffe den Standpunkt eingenommen, daß solche Schiffe so lange den Charakter von friedlichen Handelsschiffen behalten, als sie die Waffen nur zu Verteidigungszwecken führen. Demgemäß hat der Britische Botschafter in Washington der Amerikanischen Regierung in einem Schreiben vom 25. VIII. 1914 die weitgehendsten Versicherungen gegeben, daß britische Kauffahrteischiffe niemals zu Angriffszwecken, sondern nur zur Verteidigung bewaffnet werden, daß sie infolgedessen niemals feuern, es sei denn, daß zuerst auf sie gefeuert wird. Für bewaffnete Schiffe anderer Flaggen dagegen hat die Britische Regierung den Grundsatz aufgestellt, daß sie als Kriegsschiffe zu behandeln seien; in den Prize Court Rules, die durch die Order in Council v. 5. VIII. 1914 erlassen worden sind, ist unter Nr. 1 der Order I ausdrücklich bestimmt: „ship of war shall include armed ships."

2. Die Deutsche Regierung hat keinen Zweifel, daß ein Kauffahrteischiff durch die Armierung mit Geschützen kriegsmäßigen Charakter erhält, und zwar ohne Unterschied, ob die Geschütze nur der Verteidigung oder auch dem Angriff dienen sollen. Sie hält jede kriegerische Betätigung eines feindlichen Kauffahrteischiffs für völkerrechtswidrig, wenn sie

auch der entgegengesetzten Auffassung dadurch Rechnung trägt, daß sie die Besatzung eines solchen Schiffs nicht als Piraten, sondern als Kriegführende behandelt. Im einzelnen ergibt sich ihr Standpunkt aus der im Oktober 1914 der Amerikanischen Regierung und inhaltlich auch andern neutralen Mächten mitgeteilten Aufzeichnung über die Behandlung bewaffneter Kauffahrer in neutralen Häfen (Anlage 2).

3. Die neutralen Mächte haben sich zum Teil der britischen Auffassung angeschlossen und demgemäß bewaffneten Kauffahrteischiffen der kriegführenden Mächte den Aufenthalt in ihren Häfen und Reeden ohne die Beschränkungen gestattet, die sie Kriegsschiffen durch ihre Neutralitätsbestimmungen auferlegt hatten. Zum Teil haben sie auch den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen und bewaffnete Kauffahrer Kriegführender den für die Kriegsschiffe geltenden Neutralitätsregeln unterworfen.

III.

1. Im Laufe des Krieges wurde die Bewaffnung englischer Kauffahrer immer allgemeiner durchgeführt. Aus den Berichten der deutschen Seestreitkräfte wurden zahlreiche Fälle bekannt, in denen englische Kauffahrteischiffe nicht nur den deutschen Kriegsschiffen bewaffneten Widerstand entgegensetzten, sondern ihrerseits ohne weiteres zum Angriff auf sie übergingen, wobei sie sich häufig auch noch falscher Flaggen bedienten. Eine Zusammenstellung solcher Fälle findet sich in der Anlage 3, die nach Lage der Sache nur einen Teil der wirklich erfolgten Angriffe umfassen kann. Auch geht aus der Zusammenstellung hervor, daß sich das geschilderte Verhalten nicht auf englische Kauffahrer beschränkt, vielmehr von den Kauffahrern der Verbündeten Englands nachgeahmt wird.

2. Die Aufklärung für das geschilderte Vorgehen der bewaffneten englischen Kauffahrer enthalten die in den Anlagen 4 bis 11 wiedergegebenen geheimen Instruktionen der britischen Admiralität, die von deutschen Seestreitkräften auf weggenommenen Schiffen gefunden worden sind. Diese Anweisungen regeln bis ins einzelne den artilleristischen Angriff englischer Kauffahrer auf deutsche U-Boote. Sie enthalten genaue Vorschriften über die Aufnahme, Behandlung, Tätigkeit und Kontrolle der an Bord der Kauffahrer übernommenen britischen Geschützmannschaften, die zum Beispiel in neutralen Häfen keine Uniform tragen sollen, also offenbar der britischen Marine angehören. Vor allem aber ergibt sich daraus, daß die bewaffneten Schiffe nicht etwa irgendeine seekriegsrechtliche Maßnahme der deutschen U-Boote abwarten, sondern diese ohne weiteres angreifen sollen. In dieser Hinsicht sind folgende Vorschriften besonders lehrreich:

a) Die „Regeln für die Benutzung und die sorgfältige Instandhaltung der Bewaffnung von Kauffahrern, die zu Verteidigungszwecken bewaffnet sind" bestimmen in dem Abschnitt „Gefecht" unter Nr. 4: „Es ist nicht ratsam, das Feuer auf eine größere Entfernung als 800 Yards zu eröffnen, es sei denn, daß der Feind das Feuer bereits eröffnet hat, ohne Rücksicht auf die Haltung des U-Boots."

b) Die „Anweisungen, betreffend Unterseeboote, herausgegeben für Schiffe, die zur Verteidigung bewaffnet sind" (Anlage 8 u. 9) schreiben unter 3 vor: „Wenn bei Tag ein Unterseeboot ein Schiff offensichtlich verfolgt, und wenn dem Kapitän augenscheinlich ist, daß es feindliche Absichten hat, dann soll das verfolgte Schiff zu seiner Verteidigung das Feuer eröffnen, auch wenn das U-Boot noch keine entschieden feindliche Handlung, wie z. B. Abfeuern eines Geschützes oder Torpedos, begangen hat." Auch hiernach genügt also das bloße Erscheinen

eines Unterseeboots im Kielwasser des Kauffahrers als Anlaß für einen bewaffneten Angriff.

In allen diesen Befehlen, die sich nicht etwa nur auf die Seekriegszone um England beziehen, sondern in ihrem Geltungsbereich unbeschränkt sind (vgl. Mittelmeer, Anlage 11), wird auf die Geheimhaltung der größte Nachdruck gelegt, und zwar offenbar deshalb, damit das völkerrechtswidrige und mit den britischen Zusicherungen in vollem Widerspruch stehende Vorgehen der Kauffahrer dem Feinde wie den Neutralen verborgen bleibe.

3. Hiernach ist klargestellt, daß die bewaffneten englischen Kauffahrer den amtlichen Auftrag haben, die deutschen Unterseeboote überall, wo sie in ihre Nähe gelangen, heimtückisch zu überfallen, also rücksichtslos gegen sie Krieg zu führen. Da die Seekriegsregeln Englands von seinen Verbündeten ohne weiteres nachgeahmt werden, muß der Nachweis auch für die bewaffneten Kauffahrer der andern feindlichen Staaten als erbracht gelten.

IV.

1. Unter den vorstehend dargelegten Umständen haben feindliche Kauffahrer, die mit Geschützen bewaffnet sind, kein Recht darauf, als friedliche Handelsschiffe angesehen zu werden. Die deutschen Seestreitkräfte werden daher nach einer kurzen, den Interessen der Neutralen Rechnung tragenden Frist den Befehl erhalten, solche Schiffe als Kriegführende zu behandeln.

2. Die Deutsche Regierung gibt den neutralen Mächten von dieser Sachlage Kenntnis, damit sie ihre Angehörigen warnen können, weiterhin ihre Person oder ihr Vermögen bewaffneten Kauffahrern der mit dem Deutschen Reiche im Kriege befindlichen Mächte anzuvertrauen.

Anlage 4.

Aufzeichnung der Deutschen Regierung betr. die Behandlung bewaffneter Kauffahrer in neutralen Häfen vom 13. X. 1914.

Nach einer amtlichen Mitteilung der „Westminster Gazette" vom 21. IX. 1914 hat das Staatsdepartement in Washington die Entscheidung getroffen, daß Schiffe einer kriegführenden Macht, die mit Bewaffnung und Munition versehen sind, gleichwohl in amerikanischen Häfen als Kauffahrteischiffe behandelt werden sollen, sofern die Bewaffnung ausschließlich Verteidigungszwecken dient. Diese Entscheidung trägt den Grundsätzen der Neutralität nicht genügend Rechnung.*)

Zweck der artilleristischen Ausrüstung der britischen Kauffahrer ist der bewaffnete Widerstand gegen die deutschen Kreuzer. Ein solcher Widerstand ist völkerrechtswidrig, weil sich ein Kauffahrer gegen ein Kriegsschiff nicht militärisch verteidigen darf; *er würde dem Kriegsschiff das Recht geben, das Kauffahrteischiff mit Mannschaft und Passagieren in den Grund zu bohren.* Es kann bezweifelt werden, ob derart bewaffnete Schiffe überhaupt in die Häfen eines neutralen Staats aufgenommen werden dürfen. Jedenfalls können aber solche Schiffe in neutralen Häfen keine bessere Behandlung genießen, wie die zur legitimen Kriegführung bestimmten eigentlichen Kriegsschiffe; sie würden also mindestens den Regeln unterworfen sein, die der neutrale Staat zur Beschränkung des Aufenthalts der Kriegsschiffe kriegführender Staaten erlassen hat.

*) Entspricht aber durchaus dem sonstigen Verhalten der Regierung der Ver. Staaten z. B. in bezug auf die Kriegszeuglieferungen.

Wenn die Amerikanische Regierung ihrer Neutralitätspflicht dadurch zu genügen glaubt, daß sie die Zulassung bewaffneter Kauffahrer auf die lediglich zur Verteidigung eingerichteten Schiffe beschränkt, so muß darauf hingewiesen werden, daß es für den kriegsmäßigen Charakter eines Schiffs auf den Unterschied zwischen Angriffs- und Verteidigungswaffen nicht ankommt, daß vielmehr die Bestimmung des Schiffs zu kriegerischer Betätigung irgendwelcher Art entscheidend ist. Überdies bieten Beschränkungen im Umfang der Bewaffnung keine Gewähr dafür, daß derart bewaffnete Schiffe nicht doch gegebenenfalls zu Angriffszwecken verwendet werden.

Anlage 5.

Zusammenstellung einiger Fälle, in denen feindliche Kauffahrer auf deutsche oder österreich-ungarische Unterseeboote gefeuert haben.

1915. 11. IV. Südl. Nordsee bei Nordhinder Feuerschiff. Ein unbekannter Dampfer ohne Flagge hatte Sehrohr gesehen, eröffnete auf etwa 3000 m Geschützfeuer und drehte auf „U . . .“ zu. Detonationen der Geschosse in der Nähe des Boots hörbar. Etwa 15 bis 20 Schuß.

1915. 28. IV. Nordsee, 60 Sm. nordöstl. Tynemündung. Unbekannter Dampfer mittlerer Größe kam auf Gegenkurs in Sicht, eröffnete auf etwa 3000 m plötzlich Feuer, ohne Flagge zu setzen. Ob er neutrale Abzeichen führte, war bei der vorlichen Stellung nicht erkennbar. Geschütz nach Aufschlägen etwa 5 bis 7 cm. „U . . .“ entzog sich dem gut liegenden Feuer durch Schnelltauchen.

1915. 29. V. Westl. Kanal bei Quessant. Engl. Dampfer „Demerara“ wurde von „U . . .“ verfolgt, sollte auf 4500 m durch Warnungsschüsse zum Stoppen gebracht werden. Dampfer drehte ab und erwiderte das Feuer.

1915. 3. VI. Westeingang des Kanals, 50 Sm. südl. Scillies. „U . . .“ versuchte einen unbekannten Dampfer nach Warnungsschuß durch Artilleriefeuer zum Stoppen zu bringen. Dampfer erwiderte das Feuer aus einem Heckgeschütz.

1915. 14. VI. Westl. Hebriden. Zwei unbekannte Dampfer fuhren dicht beieinander und eröffneten auf etwa 4000 m Feuer auf „U . . .“ mit kleinkalibrigen Heckgeschützen. Aufschläge lagen schlecht. Schnelltauchen, auf Tiefe gehen, da U-Angriff aussichtslos.

14. VIII. Irische See. Ein großer engl. Dampfer der Royal Mail L. beschoß „U . . .“ plötzlich ohne jede Veranlassung. Kurzschüsse; ein Angriff auf den Dampfer war nicht angesetzt worden.

15. VIII. Bristol-Kanal. „U . . .“ versuchte nach Warnung einen unbekannten Dampfer durch Schüsse zum Stoppen zu bringen. Da eröffnete derselbe plötzlich aus einem auf dem Promenadendeck aufgestellten Geschütz Feuer.

10. IX. Westl. Mittelmeer. Ein unbekannter Dampfer wurde zum Zeigen der Flagge aufgefordert. Er drehte ab, ohne Flagge zu zeigen und eröffnete aus einem 10 cm-Heckgeschütz Feuer auf „U . . .“, das sich demselben durch Schnelltauchen entzog.

7. X. Mittl. Mittelmeer. „U . . .“ hielt den franz. Dampfer „Amiral Hamelin“ durch Signal an. Er drehte ab und lief mit Zickzackkursen weg. Das Boot versuchte den Dampfer durch Artilleriefeuer zum Stoppen zu bringen. Auf etwa 3000 m erwiderte er das Feuer, stoppte erst nach einiger Zeit und wurde dann versenkt.

3. XI. Westl. Mittelmeer. Engl. Trsptdpfr. „Woodfield“ stoppte nicht

auf den Warnungsschuß. Auf 6000 m erwiderte er das Feuer aus einem kleineren Geschütz. Er wurde durch Artilleriefeuer zum Stoppen gezwungen und später versenkt. Aus der Mannschaftsliste ging hervor, daß er Geschützführer und Bedienungsmannschaften der Marine an Bord hatte.

5. XI. Westl. Mittelmeer. Ein großer unbekannter Dampfer wurde nach vergeblicher Warnung von „U . . ." verfolgt. Er erwiderte das Feuer mit einem größeren Geschütz. Die Verfolgung mußte aufgegeben werden.

6. XI. Östl. Mittelmeer. Der engl. Tankdampfer „Lumina" wurde durch Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert. Er drehte ab und erwiderte das Feuer aus einem Hedgeschütz. Durch Artilleriefeuer zum Stoppen gezwungen, wurde er versenkt.

23. XI. Westl. Mittelmeer. „U . . ." suchte den engl. Dampfer „City of Marseille" nach Warnungsschuß durch Artilleriefeuer einzuhalten. Dieser drehte ab und schoß aus zwei 10 cm-SK. „U . . ." mußte die Verfolgung aufgeben. Ein Zeitungstel. aus Bombay v. 14. I. 16 bestätigte den Vorfall; der Dampfer glaubte, das U-Boot versenkt zu haben.

30. XI. Westl. Mittelmeer. „U . . ." suchte einen großen Dampfer ohne Flagge nach Warnung durch Artilleriefeuer anzuhalten. Dampfer drehte ab und antwortete mit einem kleineren Hedgeschütz.

8. XII. Östl. Mittelmeer. Ein unbekannter Dampfer wurde unter Wasser angesteuert. Er feuerte aus einem Hedgeschütz auf das Sehrohr, sobald es sich zeigte.

13. XII. Mittl. Mittelmeer. „U . . ." suchte einen großen engl. Dampfer mit Hedgeschützen, der keine Flagge führte, durch Artilleriefeuer anzuhalten. Dampfer setzte die Flagge und erwiderte das Feuer aus zwei Geschützen.

14. XII. Mittl. Mittelmeer. „U . . ." steuerte einen unbekannten Dampfer an, der beim Sichten des Boots stoppte und forderte ihn auf, die Flagge zu zeigen. Der Dampfer entfernte sich mit hoher Fahrt, indem er aus einem Hedgeschütz heftig schoß.

1916. 17. I. Mittl. Mittelmeer. „U . . ." forderte einen anscheinend in Ballast fahrenden westlich steuernden Dampfer zum Stoppen auf. Der Dampfer drehte ab, lief weg und feuerte aus einem Hedgeschütz.

1916. 17. I. Mittl. Mittelmeer. „U . . ." forderte einen unter holländischer Flagge fahrenden ca. 3000 B. R. T. großen Frachtdampfer auf, zur Prüfung der Schiffspapiere ein Boot zu schicken. Das geschah nach einiger Zeit. Als „U . . .", der sicherheitshalber getaucht hatte, in etwa 1000 m Entfernung von dem Dampfer neben dem Schiffsboot auftauchte, eröffnete der Dampfer aus 2 Geschützen mittleren Kalibers und MG ein heftiges Feuer, so daß sich „U . . ." gerade noch durch schnelles Tauchen retten konnte. Während der ganzen Aktion führte der Dampfer die holländische Flagge; er trug den Namen „Melanie", der sich nicht im niederländischen, wohl aber englischen Schiffsregister findet.

Anlage 6.

An Bord des engl. Dampfers „Woodfield" gefundene Geheimpapiere.

Regeln für die Benutzung und die sorgfältige Instandhaltung der Bewaffnung von Kauffahrteischiffen, die zu Verteidigungszwecken bewaffnet sind. Dieselben sind mit dem Vermerk „Vertraulich" versehen.

Unter „Allgemeines" wird das Verhältnis der als Geschützbedienung ein-

geschifften Mannschaften der Kriegsmarine besprochen. Hier ist unter 6 erwähnt, daß sie in neutralen Häfen keine Uniform tragen dürfen.

„Gefecht." „Der Kapitän ist für die Führung des Schiffs, für das Eröffnen und Einstellen des Feuers verantwortlich. Er ist mit Anweisungen versehen, die ihn in den Stand setzen, das aufs vorteilhafteste zu tun. Die Pflicht der Geschützmannschaft ist es, mit dem Geschütz nach allgemeiner Anweisung des Kapitäns zu kämpfen; dieser wird ihr von seinen Anweisungen so viel mitteilen, wie er für erforderlich hält, um sie in den Stand zu setzen, den Geschützkampf aufs vorteilhafteste zu führen." Es folgen Anweisungen taktischer Natur und über abzuhaltende Schießübungen.

Es folgen Anweisungen für die Kapitäne betreffs des Verhaltens U-Booten gegenüber d. d. 5. II. 1915, unter Nr. 3 eine, die besagt, daß das Feuer auch zu eröffnen ist, wenn die U-Boote noch keine entschieden feindliche Handlung, z. B. durch Abfeuern von Geschützen oder Torpedos begangen haben. Vor Eröffnung des Feuers solle die britische Flagge gesetzt werden; es sei wesentlich, daß das Feuer nicht unter neutraler Flagge eröffnet wird.

Diese Anweisung und die folgende trägt den Vermerk „Unter keinen Umständen darf dieses Schriftstück in die Hände des Feindes fallen".

In dieser zweiten wird das taktische Verhalten bei Beschießung von U-Booten besprochen und empfohlen, „mit dem Feuern zu warten, bis das Unterseeboot auf eine Entfernung von etwa 800 Yards herangekommen ist, auf die das Feuer wahrscheinlich wirksam ist". Unter 9 heißt es: „Es wird empfohlen, daß in neutralen Häfen, besonders in denen von Spanien, die Bewaffnung so viel wie möglich verborgen wird. Das Eindecken mit Segeltuch wird für diesen Zweck empfohlen."

Es folgen dann noch eine Anweisung für die Kapitäne von Truppentransportschiffen sowie eine auf dem englischen Dampfer „Linkmoor" gefundene d. d. Malta Juni 1915 für Handelsschiffe, die durch das Mittelmeer fahren.

Anlage 7.

Staatssekretär des Äußern Lansing übermittelt am 19. Sept. 1914 dem deutschen Botschafter in Washington zwei Denkschriften des am. Staatsdepartements über die allgemeinen Regeln, welche die Vereinigten Staaten von Amerika gegenüber bewaffneten Handelsschiffen anwenden wollen, und solchen, die verdächtig sind, Kriegsschiffen Kriegführender von amerikanischen Häfen aus Vorräte zuzuführen.

Für uns ist nur das erste von Interesse.

A. Ein Kauffahrer einer kriegführenden Macht darf eine Bewaffnung und Munition für die Verteidigung tragen, ohne dadurch den Charakter eines Kriegsschiffs zu erhalten.

B. Das Vorhandensein von Bewaffnung und Munition auf einem Kauffahrer mag den Verdacht erregen, daß es für Angriffszwecke dienen könne; aber die Reeder oder ihre Agenten können diesen Verdacht durch den Beweis entkräften, daß es nur für die Verteidigung bestimmt ist.

C. . . .

Als Beweis, daß die Bewaffnung nicht angriffsweise Verwendung finden wird, gilt, wenn

1. das Kaliber der vorhandenen Geschütze sechs Zoll (!) nicht überschreitet;

2. daß die an Bord befindlichen Kanonen und Handwaffen nicht zahlreich sind;
3. daß keine Geschütze auf dem Vorderteil des Schiffs stehen;
4. daß die Munitionsmenge gering ist;
5. daß das Schiff nicht stärker bemannt ist und die Offiziere dieselben sind, wie die, bevor der Krieg erklärt wurde;
6. daß das Schiff beabsichtigt und tatsächlich nach einem Hafen ausklariert, der seiner Handelsroute entspricht, die es befuhr, ehe der Krieg erklärt wurde;
7. daß das Schiff Heizmittel und Vorräte einnimmt, die ausreichen, um es seinen Bestimmungshafen erreichen zu lassen, oder die es für eine Reise zu nehmen gewohnt war, ehe der Krieg erklärt war;
8. daß die Ladung aus Stoffen besteht, die ein Kriegsschiff bei Unternehmungen gegen einen Feind nicht brauchen kann;
9. daß das Schiff Fahrgäste befördert, die in ihrer Gesamtheit nicht geeignet sind, Dienste in Heer oder Flotte des kriegführenden Staats zu nehmen, dessen Flagge das Schiff führt oder von dessen Verbündeten; besonders wenn die Passagierliste Frauen und Kinder aufweist;
10. daß die Geschwindigkeit des Schiffs niedrig ist. (?)

D. Bei der Ankunft eines bewaffneten Schiffs einer kriegführenden Nation, das den Anspruch erhebt, ein Kauffahrer zu sein, werden die Hafenbehörden es sofort untersuchen und nach Washington berichten, wie es mit dem Nachweise betreffs des Gebrauchs der Bewaffnung bestellt ist, damit daraufhin entschieden werden kann, ob der Nachweis als geführt zu betrachten ist, daß die Annahme nicht in Frage kommt, daß das Schiff als Kriegsschiff zu behandeln sei und behandelt werden muß. Die Ausklarierung wird nur erfolgen auf Genehmigung von Washington hin; und der Schiffsführer wird bei der Ankunft in diesem Sinne unterrichtet werden.

E. Die Umänderung eines Kauffahrers in ein Kriegsschiff ist eine Frage von Tatsachen, die bestimmt wird durch direkte oder durch die Umstände bedingte Prüfung der Absicht, daß das Schiff als Kriegsschiff gebraucht werden soll.

Anlage 8.

Bekanntmachung vom 1. Februar 1915 über Vorgehen gegen englische Truppen- und Kriegsbedarfstransporte.

(„Deutscher Reichsanzeiger" und „Königlich Preußischer Staatsanzeiger", Nr. 27 vom 2. Februar, abends, 1915.)

Bekanntmachung.

England ist im Begriff, zahlreiche Truppen und große Mengen von Kriegsbedarf nach Frankreich zu verschiffen. Gegen diese Transporte wird mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln vorgegangen.

Die friedliche Schiffahrt wird vor der Annäherung an die französische Nord- und Westküste dringend gewarnt, da ihr bei Verwechslung mit Schiffen, die Kriegszwecken dienen, ernste Gefahr droht.

Dem Handel nach der Nordsee wird der Weg um Schottland empfohlen.

Berlin, den 1. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
von Pohl.

Anlage 9.

Bekanntmachung und Denkschrift vom 4. Februar 1915. (Kriegsgebietserklärung.)

(„Deutscher Reichsanzeiger" und „Königlich Preußischer Staatsanzeiger", Nr. 29 vom 4. Februar, abends, 1915.)

Bekanntmachung.

1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der britischen Regierung am 31. Januar angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeit des Seekriegs nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

3. Die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet.

Berlin, den 4. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
von Pohl.

Zur Erläuterung der Bekanntmachung vom 4. Februar 1915 wurde den verbündeten, den neutralen und den feindlichen Mächten die nachstehende Denkschrift mitgeteilt:

Denkschrift der Kaiserlich Deutschen Regierung über Gegenmaßnahmen gegen die völkerrechtswidrigen Maßnahmen Englands zur Unterbindung des neutralen Seehandels mit Deutschland.

Seit Beginn des gegenwärtigen Kriegs führt Großbritannien gegen Deutschland den Handelskrieg in einer Weise, die allen völkerrechtlichen Grundsätzen Hohn spricht. Wohl hat die Britische Regierung in mehreren Verordnungen die Londoner Seekriegsrechtserklärung als für ihre Seestreitkräfte maßgebend bezeichnet, in Wirklichkeit hat sie sich aber von dieser Erklärung in den wesentlichsten Punkten losgesagt, obwohl ihre eigenen Bevollmächtigten auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz deren Beschlüsse als geltendes Völkerrecht anerkannt hatten. Die Britische Regierung hat eine Reihe von Gegenständen auf die Liste der Konterbande gesetzt, die nicht oder doch nur sehr mittelbar für kriegerische Zwecke verwendbar sind und daher nach der Londoner Erklärung wie nach allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts überhaupt nicht als Konterbande bezeichnet werden dürfen. Sie hat ferner den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande tatsächlich beseitigt, indem sie alle für Deutschland bestimmten Gegenstände relativer Konterbande ohne Rücksicht auf den Hafen, in dem sie ausgeladen werden sollen, und ohne Rücksicht auf ihre feindliche oder friedliche Verwendung der Wegnahme unterwirft. Sie scheut sich sogar nicht, die Pariser Seerechtsdeklaration zu verletzen, da ihre Seestreitkräfte von neutralen Schiffen deutsches Eigentum, das nicht Konterbande war, weggenommen haben. Über ihre eigenen

Verordnungen zur Londoner Erklärung hinausgehend, hat sie weiter durch ihre Seestreitkräfte zahlreiche wehrfähige Deutsche von neutralen Schiffen wegführen lassen und sie zu Kriegsgefangenen gemacht. Endlich hat sie die ganze Nordsee zum Kriegsschauplatz erklärt und der neutralen Schiffahrt die Durchfahrt durch das offene Meer zwischen Schottland und Norwegen wenn nicht unmöglich gemacht, so doch aufs äußerste erschwert und gefährdet, so daß sie gewissermaßen eine Blockade neutraler Küsten und neutraler Häfen gegen alles Völkerrecht eingeführt hat. Alle diese Maßnahmen verfolgen offensichtlich den Zweck, durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen neutralen Handels nicht nur die Kriegführung, sondern auch die Volkswirtschaft Deutschlands zu treffen und letzten Endes auf dem Wege der Aushungerung das ganze deutsche Volk der Vernichtung preiszugeben.

Die neutralen Mächte haben sich den Maßnahmen der Britischen Regierung im großen und ganzen gefügt; insbesondere haben sie es nicht erreicht, daß die von ihren Schiffen völkerrechtswidrig weggenommenen deutschen Personen und Güter von der Britischen Regierung herausgegeben worden sind. Auch haben sie sich in gewisser Richtung sogar den mit der Freiheit der Meere unvereinbaren englischen Maßnahmen angeschlossen, indem sie offenbar unter dem Druck Englands die für friedliche Zwecke bestimmte Durchfuhr nach Deutschland auch ihrerseits durch Ausfuhr- und Durchfuhrverbote verhindern. Vergebens hat die Deutsche Regierung die neutralen Mächte darauf aufmerksam gemacht, daß sie sich die Frage vorlegen müsse, ob sie an den von ihr bisher streng beobachteten Bestimmungen der Londoner Erklärung noch lange festhalten könne, wenn Großbritannien das von ihm eingeschlagene Verfahren fortsetzen und die neutralen Mächte alle diese Neutralitätsverletzungen zuungunsten Deutschlands länger hinnehmen würden. Großbritannien beruft sich für seine völkerrechtswidrigen Maßnahmen auf die Lebensinteressen, die für das Britische Reich auf dem Spiele stehen, und die neutralen Mächte scheinen sich mit theoretischen Protesten abzufinden, also tatsächlich Lebensinteressen von Kriegführenden als hinreichende Entschuldigung für jede Art von Kriegführung gelten zu lassen.

Solche Lebensinteressen muß nunmehr auch Deutschland für sich anrufen. Es sieht sich daher zu seinem Bedauern zu militärischen Maßnahmen gegen England gezwungen, die das englische Verfahren vergelten sollen. Wie England das Gebiet zwischen Schottland und Norwegen als Kriegsschauplatz bezeichnet hat, so bezeichnet Deutschland die Gewässer rings um Großbritannien und Irland mit Einschluß des gesamten englischen Kanals als Kriegsschauplatz und wird mit allen ihm zu Gebote stehenden Kriegsmitteln der feindlichen Schiffahrt daselbst entgegentreten. Zu diesem Zwecke wird es vom 18. Februar 1915 an jedes feindliche Kauffahrteischiff, das sich auf den Kriegsschauplatz begibt, zu zerstören suchen, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei den Personen und Gütern Neutraler drohenden Gefahren abzuwenden. Die Neutralen werden daher gewarnt, solchen Schiffen weiterhin Mannschaften, Passagiere und Waren anzuvertrauen. Sodann aber werden sie darauf aufmerksam gemacht, daß es sich auch für ihre eigenen Schiffe dringend empfiehlt, das Einlaufen in dieses Gebiet zu vermeiden. Denn wenn auch die deutschen Seestreitkräfte Anweisung haben, Gewalttätigkeiten gegen neutrale Schiffe, soweit sie als solche erkennbar sind, zu unterlassen, so kann es doch angesichts des von der Britischen Regierung angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Krieges nicht immer verhütet werden, daß auch sie einem auf feindliche Schiffe berechneten Angriff zum Opfer fallen.

Dabei wird ausdrücklich bemerkt, daß die Schiffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste nicht gefährdet ist.

Die Deutsche Regierung kündigt diese Maßnahme so rechtzeitig an, daß die feindlichen wie die neutralen Schiffe Zeit behalten, ihre Dispositionen wegen Anlaufens der am Kriegsschauplatze liegenden Häfen danach einzurichten. Sie darf erwarten, daß die neutralen Mächte die Lebensinteressen Deutschlands nicht weniger als die Englands berücksichtigen und dazu beitragen werden, ihre Angehörigen und deren Eigentum vom Kriegsschauplatze fernzuhalten. Dies darf um so mehr erwartet werden, als den neutralen Mächten auch daran liegen muß, den gegenwärtigen verheerenden Krieg sobald als möglich beendigt zu sehen.

Berlin, den 4. Februar 1915.

Anlage 10.

Amerikanische Antwortnote vom 12. Februar 1915 auf die deutsche Denkschrift vom 4. Februar 1915.

Euere Exzellenz!

Ich bin von meiner Regierung beauftragt, Euerer Exzellenz folgendes zu übermitteln:

Die R. der V. St. ist durch die Bekanntmachung des deutschen Admiralstabes vom 4. Februar 1915 darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Gewässer rings um Großbritannien und Irland, einschließlich des gesamten englischen Kanals, als Kriegsgebiet anzusehen seien, daß alle in diesen Gewässern nach dem 18. d. Mts. angetroffenen feindlichen Kauffahrteischiffe zerstört werden sollen, ohne daß es immer möglich sein werde, die Besatzungen und die Passagiere zu retten, und daß auch neutrale Schiffe in diesem Kriegsgebiet Gefahr laufen, da angesichts des Mißbrauchs neutraler Flaggen, der am 31. Januar von der Br. R. angeordnet worden sein soll, und angesichts der Zufälligkeiten des Seekrieges es nicht immer vermieden werden könne, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe träfen. Die Amerikanische Regierung erachtet es daher als ihre Pflicht, die Kaiserlich Deutsche Regierung in aufrichtiger Hochschätzung und mit den freundschaftlichsten Gefühlen, aber doch ganz offen und ernstlich auf die sehr ernsten Folgen aufmerksam zu machen, die das mit der Bekanntmachung offenbar beabsichtigte Vorgehen möglicherweise herbeiführen kann. Die Amerikanische Regierung schätzt diese möglichen Folgen mit solcher Besorgnis ein, daß sie es unter den obwaltenden Umständen als ihr Recht, ja, auch als ihre Pflicht erachtet, die Kaiserlich Deutsche Regierung zu ersuchen, vor einem tatsächlichen Vorgehen die kritische Lage zu erwägen, die in den Beziehungen der Vereinigten Staaten zu Deutschland entstehen könnte, falls die deutschen Seestreitkräfte in Befolgung der durch die Bekanntmachung des Admiralstabes angekündigten Maßnahmen irgendein Kauffahrteischiff der Vereinigten Staaten zerstörten oder den Tod eines amerikanischen Staatsangehörigen verursachten.

Es ist selbstverständlich nicht nötig, die D. R. daran zu erinnern, daß einer kriegführenden Nation in bezug auf neutrale Schiffe auf hoher See lediglich das Recht der Durchsuchung zusteht, es sei denn, daß eine Blockadeerklärung ergangen ist und die Blockade effektiv aufrechterhalten wird. Die R. d. V. St. nimmt an, daß eine Blockade im vorliegenden Fall nicht beabsichtigt ist. Eine Erklärung oder Ausübung des Rechtes, jedes Schiff anzugreifen und zu zerstören, das ein näher

umschriebenes Gebiet auf offener See befährt, ohne erst festgestellt zu haben, ob es einer kriegführenden Nation gehört, oder ob seine Ladung Konterbande ist, wäre eine Handlungsweise, die so sehr im Widerspruch mit allen Präzedenzen der Seekriegführung steht, daß die A. R. kaum annehmen kann, daß die K. D. R. im vorliegenden Falle sie als möglich ins Auge faßt. Der Verdacht, daß feindliche Schiffe zu Unrecht eine neutrale Flagge führen, kann nicht eine berechtigte Vermutung schaffen, dahingehend, daß alle Schiffe, die ein näher umschriebenes Gebiet durchfahren, demselben Verdacht unterliegen. Gerade um solche Fragen aufzuklären, ist nach Ansicht der A. R. das Recht der Durchsuchung anerkannt worden.

Die A. R. hat von der Denkschrift der K. D. R., die zugleich mit der Bekanntmachung des Admiralstabes ergangen ist, eingehend Kenntnis genommen. Sie benutzt diese Gelegenheit, die K. D. R. mit größter Hochschätzung darauf aufmerksam zu machen, daß die R. d. V. St. zu einer Kritik wegen nicht neutraler Haltung, der sich nach Ansicht der D. R. die Regierungen gewisser anderer neutraler Staaten ausgesetzt haben, keine Veranlassung gegeben hat. Die R. d. V. St. hat keinen Maßnahmen zugestimmt oder hat es bei keiner solchen bewenden lassen, die von den andern kriegführenden Nationen im gegenwärtigen Kriege getroffen worden sind, und die auf eine Beschränkung des Handels hinzielen. Vielmehr hat sie in allen solchen Fällen eine Haltung eingenommen, die ihr das Recht gibt, diese Regierungen in der aufrichtigen Weise für alle eventuellen Wirkungen auf die amerikanische Schiffahrt verantwortlich zu machen, welche durch die bestehenden Grundsätze des Völkerrechts nicht gerechtfertigt sind. Daher erachtet sich die A. R. im vorliegenden Falle mit gutem Gewissen, auf Grund anerkannter Prinzipien für berechtigt, die in der Note angedeutete Haltung einzunehmen; falls die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe auf Grund der Annahme, daß die Flagge der Vereinigten Staaten nicht in gutem Glauben geführt werde, handeln sollten und auf hoher See ein amerikanisches Schiff oder das Leben amerikanischer Staatsangehöriger vernichten sollten, so würde die R. d. V. St. in dieser Handlung schwerlich etwas anderes als eine unentschuldbare Verletzung neutraler Rechte erblicken können, die kaum in Einklang zu bringen sein würde mit den freundschaftlichen Beziehungen, die jetzt glücklicherweise zwischen den beiden Regierungen bestehen.

Sollte eine solche beklagenswerte Situation entstehen, so würde sich die R. d. V. St., wie die K. D. R. wohl verstehen wird, genötigt sehen, die K. D. R. für solche Handlungen ihrer Marinebehörden streng verantwortlich zu machen und alle Schritte zu tun, die zum Schutze amerikanischen Lebens und Eigentums und zur Sicherung des vollen Genusses der anerkannten Rechte auf hoher See für die Amerikaner erforderlich sind.

In Anbetracht dieser Erwägungen, die die R. d. V. St. mit der größten Hochschätzung und in dem ernstlichen Bestreben vorbringt, irgendwelche Mißverständnisse zu vermeiden, und zu verhindern, daß Umstände entstehen, die sogar einen Schatten auf den Verkehr der beiden Regierungen werfen könnten, spricht die A. R. die zuversichtliche Hoffnung und Erwartung aus, daß die K. D. R. die Versicherung geben kann und will, daß amerikanische Staatsbürger und ihre Schiffe anders als im Wege der Durchsuchung durch deutsche Seestreitkräfte, selbst in dem in der Bekanntmachung des deutschen Admiralstabes näher bezeichneten Gebiet, nicht belästigt werden sollen.

Zur Information der K. R. wird hinzugefügt, daß der R. S. V. M. bezüg-

lich des ungerechtfertigten Gebrauchs der amerikanischen Flagge zum Schutze britischer Schiffe Vorstellungen gemacht worden sind.

Ich benutze diesen Anlaß, Euere Exzellenz erneut meiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Sr. Exzellenz Herrn v. Jagow, Staatssekretär des Auswärtigen Amts. gez. James W. Gerard.

Anlage 11.

Deutsche Erwiderung vom 16. Februar 1915 auf die amerikanische Note vom 12. Februar 1915.

Die K. D. R. hat die Mitteilung der R. d. V. St. in dem Geiste des gleichen Wohlwollens und der gleichen Freundschaft geprüft, von welchem ihr diese Mitteilung diktiert erscheint.

Die K. D. R. weiß sich mit der R. d. V. St. darin eins, daß es für beide Teile in hohem Maße erwünscht ist, Mißverständnisse zu verhüten, die sich aus den von der deutschen Admiralität angekündigten Maßnahmen ergeben könnten, und dem Eintritt von Ereignissen vorzubeugen, die die zwischen den beiden Regierungen in so glücklicher Weise bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zu trüben vermöchten.

Die D. R. glaubt für diese Versicherung bei der R. d. V. St. um so mehr auf volles Verständnis rechnen zu dürfen, als das von der deutschen Admiralität angekündigte Vorgehen, wie in der Note vom 4. d. M. eingehend dargelegt wurde, in keiner Weise gegen den legitimen Handel und die legitime Schiffahrt der Neutralen gerichtet ist, sondern lediglich eine durch Deutschlands Lebensinteressen erzwungene Gegenwehr gegen die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands darstellt, die sich bisher durch keinerlei Einspruch der Neutralen auf die vor dem Kriegsausbruch allgemein anerkannte Rechtsgrundlage hat zurückführen lassen.

Um in diesem kardinalen Punkte jeden Zweifel auszuschließen, erlaubt sich die Deutsche Regierung nochmals die Sachlage festzustellen:

Deutschland hat bisher die geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen auf dem Gebiete des Seekriegs gewissenhaft beobachtet, insbesondere hat es dem gleich zu Beginn des Krieges gemachten Vorschlag der Amerikanischen Regierung, nunmehr die Londoner Seekriegsrechtserklärung zu ratifizieren, unverzüglich zugestimmt und deren Inhalt auch ohne solche formelle Bindung unverändert in sein Prisenrecht übernommen. Die Deutsche Regierung hat sich an diese Bestimmungen gehalten, auch wo sie ihren militärischen Interessen zuwiderliefen; so hat sie beispielsweise bis auf den heutigen Tag die Lebensmittelzufuhr von Dänemark nach England zugelassen, obwohl sie diese Zufuhr durch ihre Seestreitkräfte sehr wohl hätte unterbinden können.

Im Gegensatz hierzu hat England selbst schwere Verletzungen des Völkerrechts nicht gescheut, wenn es dadurch den friedlichen Handel Deutschlands mit dem neutralen Ausland lähmen konnte. Auf Einzelheiten wird die Deutsche Regierung hier um so weniger einzugehen brauchen, als solche in der ihr zur Kenntnis mitgeteilten amerikanischen Note an die V. R. vom 28. Dezember v. J. auf Grund fünfmonatiger Erfahrungen zutreffend, wenn auch nicht erschöpfend dargelegt sind.

Alle diese Übergriffe sind zugestandenermaßen darauf gerichtet, Deutschland von aller Zufuhr abzuschneiden und dadurch die friedliche Zivilbevölkerung dem

Hungertod preiszugeben, ein jedem Kriegsrecht und jeder Menschlichkeit widersprechendes Verfahren.

Die Neutralen haben die völkerrechtswidrige Unterbindung ihres Handels mit Deutschland nicht zu verhindern vermocht. Die A. R. hat zwar, wie Deutschland gern anerkennt, gegen das englische Verfahren Protest erhoben; trotz dieses Protestes und der Proteste der übrigen neutralen Regierungen hat England sich von dem eingeschlagenen Verfahren nicht abbringen lassen. So ist noch vor kurzem das amerikanische Schiff „Wilhelmina" von englischer Seite aufgebracht worden, obwohl seine Ladung lediglich für die deutsche Zivilbevölkerung bestimmt war und nach einer ausdrücklichen Erklärung der Deutschen Regierung nur für diesen Zweck verwendet werden sollte.

Dadurch ist folgender Zustand geschaffen worden:

Deutschland ist unter stillschweigender oder protestierender Duldung der Neutralen von der überseeischen Zufuhr so gut wie abgeschnitten, und zwar nicht nur hinsichtlich solcher Waren, die absolute Konterbande sind, sondern auch hinsichtlich solcher, die nach dem vor Kriegsausbruch allgemein anerkannten Recht nur relative Konterbande oder überhaupt keine Konterbande sind.

England dagegen wird unter Duldung der neutralen Regierungen nicht nur mit solchen Waren versorgt, die keine oder nur relative Konterbande sind, von England aber gegenüber Deutschland als absolute Konterbande behandelt werden (Lebensmittel, industrielle Rohstoffe usw.), sondern sogar mit Waren, die stets und unzweifelhaft als absolute Konterbande gelten. Die Deutsche Regierung glaubt insbesondere und mit dem größten Nachdruck darauf hinweisen zu müssen, daß ein auf viele Hunderte von Millionen Mark geschätzter Waffenhandel amerikanischer Lieferanten mit Deutschlands Feinden besteht.

Die D. R. gibt sich wohl Rechenschaft darüber, daß die Ausübung von Rechten und die Duldung von Unrecht seitens der Neutralen formell in deren Belieben steht und keinen formellen Neutralitätsbruch involviert; sie hat infolgedessen den Vorwurf des formellen Neutralitätsbruchs nicht erhoben. Die D. R. kann aber — gerade im Interesse voller Klarheit in den Beziehungen beider Länder — nicht umhin, hervorzuheben, daß sie mit der gesamten öffentlichen Meinung Deutschlands sich dadurch schwer benachteiligt fühlt, daß die Neutralen in der Wahrung ihrer Rechte auf den völkerrechtlich legitimen Handel mit Deutschland bisher keine oder nur unbedeutende Erfolge erzielt haben, während sie von ihrem Recht, den Konterbandehandel mit England und unseren anderen Feinden zu dulden, uneingeschränkten Gebrauch machen. Wenn es das formale Recht der Neutralen ist, ihren legitimen Handel mit Deutschland nicht zu schützen, ja sogar sich von England zu einer bewußten und gewollten Einschränkung des Handels bewegen zu lassen, so ist es auf der andern Seite nicht minder ihr gutes, aber leider nicht angewendetes Recht, den Konterbandehandel, insbesondere den Waffenhandel, mit Deutschlands Feinden abzustellen.

Bei dieser Sachlage sieht sich die D. R. nach 6 Monaten der Geduld und des Abwartens genötigt, die mörderische Art der Seekriegführung Englands mit scharfen Gegenmaßregeln zu erwidern. Wenn England in seinem Kampf gegen Deutschland den Hunger als Bundesgenossen anruft, in der Absicht, ein Kulturvolk von 70 Millionen vor die Wahl zwischen elendem Verkommen oder Unterwerfung unter seinen politischen und kommerziellen Willen zu stellen, so ist heute die D. R. entschlossen, den Handschuh aufzunehmen und an den gleichen Bundesgenossen zu appellieren; sie vertraut darauf, daß die Neutralen, die bisher sich den für sie nach-

teiligen Folgen des englischen Hungerkriegs stillschweigend oder protestierend unterworfen haben, Deutschland gegenüber kein geringeres Maß von Duldsamkeit zeigen werden, und zwar auch dann, wenn die deutschen Maßnahmen, in gleicher Weise wie bisher die englischen, neue Formen des Seekriegs darstellen.

Darüber hinaus ist die D. R. entschlossen, die Zufuhr von Kriegsmaterial an England und seine Verbündeten mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu unterdrücken, wobei sie als selbstverständlich annimmt, daß die neutralen Regierungen, die bisher gegen den Waffenhandel mit Deutschlands Feinden nichts unternommen haben, sich der gewaltsamen Unterdrückung dieses Handels durch Deutschland nicht zu widersetzen beabsichtigen.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat die deutsche Admiralität die von ihr näher bezeichnete Zone als Seekriegsgebiet erklärt. Sie wird dieses Seekriegsgebiet soweit wie irgend angängig durch Minensperren, auch die feindlichen Handelsschiffe auf jede andere Weise zu vernichten suchen.

So sehr nun auch der D. R. bei dem Handeln nach diesen zwingenden Gesichtspunkten jede absichtliche Vernichtung neutraler Menschenleben und neutralen Eigentums fernliegt, so will sie doch auf der andern Seite nicht verkennen, daß durch die gegen England durchzuführenden Aktionen Gefahren entstehen, die unterschiedlos jeden Handel innerhalb des Seekriegsgebiets bedrohen. Dies gilt ohne weiteres von dem Minenkrieg, der auch bei der strengsten Innehaltung der völkerrechtlichen Grenzen jedes dem Minengebiet sich nähernde Schiff gefährdet.

Zu der Hoffnung, daß die Neutralen sich hiermit ebenso wie mit den ihnen durch die englischen Maßnahmen bisher zugefügten schweren Schädigungen abfinden werden, glaubt die D. R. um so mehr berechtigt zu sein, als sie gewillt ist, zum Schutze der neutralen Schiffahrt sogar im Seekriegsgebiet alles zu tun, was mit der Durchführung ihres Zweckes irgendwie vereinbar ist.

Sie hat den ersten Beweis für ihren guten Willen geliefert, indem sie die von ihr beabsichtigten Maßnahmen mit einer Frist von nicht weniger als 14 Tagen ankündigte, um der neutralen Schiffahrt Gelegenheit zu geben, sich auf die Vermeidung der drohenden Gefahr einzurichten. Letzteres geschieht am sichersten durch das Fernbleiben von dem Seekriegsgebiet. Die neutralen Schiffe, die trotz dieser die Erreichung des Kriegszweckes gegenüber England schwer beeinträchtigenden langfristigen Ankündigung sich in die gesperrten Gewässer begeben, tragen selbst die Verantwortung für etwaige unglückliche Zufälle. Die D. R. ihrerseits lehnt jede Verantwortung für solche Zufälle und deren Folgen ausdrücklich ab.

Ferner hat die D. R. lediglich die Vernichtung der feindlichen, innerhalb des Seekriegsgebiets angetroffenen Handelsschiffe angekündigt, nicht aber die Vernichtung aller Handelsschiffe, wie die A. R. irrtümlich verstanden zu haben scheint. Auch diese Beschränkung, die die D. R. sich auferlegt, ist eine Beeinträchtigung des Kriegszwecks, zumal dabei der Auslegung des Begriffs der Konterbande, die E. R. gegenüber Deutschland beliebt hat und die demgemäß die D. R. auch gegen England anwenden wird, auch den neutralen Schiffen gegenüber die Präsumption dafür sprechen wird, daß sie Konterbande an Bord haben. Auf das Recht, das Vorhandensein von Konterbande in der Fracht neutraler Schiffe festzustellen und gegebenenfalls aus dieser Feststellung die Konsequenzen zu ziehen, ist die K. R. natürlich nicht gewillt zu verzichten.

Die D. R. ist schließlich bereit, mit der A. R. jede Maßnahme in die ernsthafteste Erwägung zu ziehen, die geeignet sein könnte, die legitime Schiffahrt der

Neutralen im Kriegsgebiet sicherzustellen. Sie kann jedoch nicht übersehen, daß alle Bemühungen in dieser Richtung durch zwei Umstände erheblich erschwert werden:

1. durch den inzwischen wohl auch für die A. R. außer Zweifel gestellten Mißbrauch der neutralen Flagge durch die englischen Handelsschiffe;

2. durch den bereits erwähnten Konterbandehandel, insbesondere mit Kriegsmaterial, der neutralen Handelsschiffe.

Hinsichtlich des letzteren Punktes gibt sich die D. R. der Hoffnung hin, daß sich die A. R. bei nochmaliger Erwägung zu einem dem Geist wahrhafter Neutralität entsprechenden Eingreifen veranlaßt sehen wird.

Was den ersten Punkt anbelangt, so ist der deutscherseits der A. R. bereits mitgeteilte Geheimbefehl der britischen Admiralität, der den englischen Handelsschiffen die Benutzung neutraler Flaggen anempfohlen hat, inzwischen durch eine Mitteilung des britischen Auswärtigen Amtes, das jenes Verfahren unter Berufung auf inneres englisches Recht als völlig einwandfrei bezeichnet, bestätigt worden. Die englische Handelsflotte hat den ihr erteilten Rat auch sogleich befolgt, wie der A. R. aus den Fällen der Dampfer „Lusitania" und „Laertes" bekannt sein dürfte.

Weiter hat die Br. R. die englischen Handelsschiffe mit Waffen versehen und sie angewiesen, den deutschen Unterseebooten gewaltsam Widerstand zu leisten. Unter diesen Umständen ist es für die deutschen Unterseeboote sehr schwierig, die neutralen Handelsschiffe als solche zu erkennen; denn auch eine Untersuchung wird in den meisten Fällen nicht erfolgen können, da die bei einem maskierten englischen Schiff zu erwartenden Angriffe das Unterseebootkommando und das Boot selbst der Gefahr der Vernichtung aussetzen.

Die Br. R. [illegible] hiernach in der Lage, die deutschen Maßnahmen illusorisch zu machen, wenn ihre Handelsflotte bei dem Mißbrauch neutraler Flaggen verharrt und die neutralen Schiffe nicht anderweit in zweifelloser Weise gekennzeichnet werden. Deutschland muß aber in dem Notstand, in den es rechtswidrig versetzt wird, seine Maßnahmen unter allen Umständen wirksam machen, um dadurch den Gegner zu einer dem Völkerrecht entsprechenden Führung des Seekriegs zu zwingen und so die Freiheit der Meere, für die es von jeher eingetreten ist und für die es auch heute kämpft, wieder herzustellen.

Die D. R. hat es daher begrüßt, daß die A. R. gegen den rechtswidrigen Gebrauch ihrer Flagge bei der Br. R. Vorstellung erhoben hat, und gibt der Erwartung Ausdruck, daß dieses Vorgehen England künftig zur Achtung der amerikanischen Flagge veranlassen wird.

In dieser Erwartung sind die Befehlshaber der deutschen Unterseeboote, wie bereits in der Note vom 4. d. M. zum Ausdruck gebracht worden ist, angewiesen worden, Gewalttätigkeiten gegen amerikanische Handelsschiffe zu unterlassen, soweit sie als solche erkennbar sind.

Um in der sichersten Weise allen Folgen einer Verwechslung — allerdings nicht auch der Minengefahr — zu begegnen, empfiehlt die D. R. den Vereinigten Staaten, ihre mit friedlicher Ladung befrachteten, den englischen Seekriegsschauplatz herrührende Schiffe durch Konvoyierung kenntlich zu machen. Die D. R. glaubt dabei voraussetzen zu dürfen, daß nur solche Schiffe konvoyiert werden, die keine Waren an Bord haben, die nach der von England gegenüber Deutschland angewendeten Auslegung als Konterbande zu betrachten sind. Über die Art der

Durchführung einer solchen Konvoyierung ist die D. R. bereit, mit der A. R. alsbald in Verhandlungen einzutreten. Sie würde es aber mit besonderem Danke anerkennen, wenn die A. R. ihren Handelsschiffen dringend empfehlen wollte, jedenfalls bis zur Regelung der Flaggenfrage den englischen Seekriegsschauplatz zu vermeiden.

Die D. R. gibt sich der zuverlässigen Hoffnung hin, daß die A. R. den schweren Kampf, den Deutschland um sein Dasein führt, in seiner ganzen Bedeutung würdigen und aus den vorstehenden Aufklärungen und Zusagen ein volles Verständnis für die Beweggründe und Ziele der von ihr angekündigten Maßnahmen gewinnen wird.

Die D. R. wiederholt, daß sie in der bisher peinlich von ihr geübten Rücksicht auf die Neutralen sich nur unter dem stärksten Zwang der nationalen Selbsterhaltung zu den geplanten Maßnahmen entschlossen hat. Sollte es der A. R. vermöge des Gewichts, das sie in die Wagschale des Geschickes der Völker zu legen berechtigt und imstande ist, in letzter Stunde noch gelingen, die Gründe zu beseitigen, die der D. R. jenes Vorgehen zur gebieterischen Pflicht machen, sollte die A. R. insbesondere einen Weg finden, die Beachtung der Londoner Seekriegsrechtserklärung auch von seiten der mit Deutschland kriegführenden Mächte zu erreichen und Deutschland dadurch die legitime Zufuhr von Lebensmitteln und industriellen Rohstoffen zu ermöglichen, so würde die D. R. hierin einen nicht hoch genug anzuschlagendes Verdienst um die humanere Gestaltung der Kriegführung anerkennen und aus der also geschaffenen neuen Sachlage gern die Folgerungen ziehen.

Anlage 12.

Gleichlautende amerikanische Note vom 22. Februar 1915 an die Deutsche und die Britische Regierung.

Die A. R. gestattet sich im Hinblick auf den Schriftwechsel, der zwischen ihr und den Regierungen Deutschlands und Großbritanniens über den Gebrauch neutraler Flaggen durch englische Handelsschiffe und die Kriegsgebietserklärung der deutschen Admiralität stattgefunden hat, der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß die beiden kriegführenden Regierungen im Wege gegenseitiger Zugeständnisse eine Grundlage für eine Verständigung finden möchten, deren Ergebnis darauf abzielt, neutralen, dem friedlichen Handel obliegende Schiffe von den ernsten Gefahren zu befreien, denen sie bei der Durchfahrt durch die die Küsten der kriegführenden Länder berührenden Meere unterworfen sind.

Die A. R. bringt ergebenst in Anregung, daß eine Verständigung etwa auf Grund ähnlicher Bedingungen wie der nachstehenden erreicht werden möge.

Die Anregung soll in keiner Weise als ein Vorschlag der A. R. gelten, denn diese ist sich naturgemäß wohl bewußt, daß es ihr nicht zukommt, Bedingungen für eine Vereinbarung zwischen Deutschland und Großbritannien vorzuschlagen, obwohl die vorliegende Frage sie selbst und das Volk der Vereinigten Staaten unmittelbar und in weitgehendem Masse interessiert. Sie wagt lediglich sich die Freiheit zu nehmen, die nach ihrer Überzeugung einem aufrichtigen Freund eingeräumt werden darf, der von dem Wunsche geleitet wird, keiner der beiden beteiligten Nationen Ungelegenheiten zu bereiten und möglicherweise den gemeinsamen Interessen der Menschlichkeit zu dienen. In der Hoffnung, daß die Ansichten und An-

regungen der Deutschen und Britischen Regierung über eine Frage, die für die ganze Welt von hervorragendem Interesse ist, zutage gefördert werden, wird das in nachstehendem vorgezeichnete Verfahren angeboten.

Deutschland und Großbritannien kommen dahin überein,

1. daß treibende Minen von keiner Seite einzeln in den Küstengewässern oder auf hoher See ausgelegt werden, daß verankerte Minen von keiner Seite auf hoher See, es sei denn ausschließlich für Verteidigungszwecke innerhalb Kanonenschußweite von einem Hafen, gelegt werden, und daß alle Minen den Stempel der Regierung tragen, die sie ausgelegt, und so konstruiert sind, daß sie unschädlich werden, nachdem sie sich von ihrer Verankerung losgerissen haben;

2. daß Unterseeboote von keiner der beiden Regierungen zum Angriff auf Handelsschiffe irgendeiner Nationalität Verwendung finden außer zur Durchführung des Rechtes der Anhaltung und Untersuchung;

3. daß die Regierungen beider Länder es zur Bedingung stellen, daß ihre beiderseitigen Handelsschiffe neutrale Flaggen als Kriegslist oder zum Zweck der Unkenntlichmachung nicht benutzen.

Großbritannien erklärt sich damit einverstanden, daß Lebens- und Nahrungsmittel nicht auf die Liste der absoluten Konterbande gesetzt werden und daß die britischen Behörden Schiffsladungen solcher Waren weder stören noch anhalten, wenn sie an Agenturen in Deutschland adressiert sind, die von den Vereinigten Staaten namhaft gemacht sind, um solche Warenladungen in Empfang zu nehmen und an konzessionierte deutsche Wiederverkäufer zur ausschließlichen Weiterverteilung an die Zivilbevölkerung zu verteilen.

Deutschland erklärt sich damit einverstanden, daß Lebens- oder Nahrungsmittel, die nach Deutschland aus den Vereinigten Staaten — oder je nachdem von irgendeinem andern neutralen Lande — eingeführt werden, an Agenturen adressiert werden, die von der Amerikanischen Regierung namhaft gemacht werden; daß diesen amerikanischen Agenturen die volle Verantwortung und Aufsicht bezüglich des Empfangs und der Verteilung dieser Einfuhr ohne Einmischung der Deutschen Regierung obliegen soll; sie sollen sie ausschließlich an Wiederverkäufer verteilen, denen von der Deutschen Regierung eine Konzession erteilt ist, die ihm die Berechtigung gibt, solche Nahrungs- und Lebensmittel in Empfang zu nehmen und sie ausschließlich an die Zivilbevölkerung zu liefern; sollten die Wiederverkäufer die Bedingungen ihrer Konzession irgendwie überschreiten, so sollen sie des Rechtes verlustig gehen, Lebens- und Nahrungsmittel für die angegebenen Zwecke zu erhalten, und daß die Deutsche Regierung solche Lebens- und Nahrungsmittel nicht für Zwecke irgendwelcher Art requirieren oder veranlassen wird, daß sie für die bewaffnete Macht Deutschlands Verwendung finden.

Indem die A. R. die im vorstehenden skizzierte Grundlage für eine Verständigung unterbreitet, möchte sie nicht so verstanden werden, als ob sie irgendein Recht der Kriegführenden oder Neutralen, das durch die Grundsätze des Völkerrechts festgelegt ist, anerkennt oder verleugnet, sie würde vielmehr die Vereinbarung, falls sie den interessierten Mächten annehmbar erscheint, als einen Modus vivendi betrachten, der sich mehr auf Zweckmäßigkeit als gesetzmäßiges Recht gründet, und der auch die Vereinigten Staaten in seiner gegenwärtigen oder in einer abgeänderten Fassung nicht bindet, ehe er von der Amerikanischen Regierung angenommen ist.

Eine gleichlautende Note ist an die Britische Regierung gerichtet worden.

Anlage 13.

Antwort der Deutschen Regierung vom 28. Februar 1915 auf die Note der Amerikanischen Regierung vom 22. Februar 1915.

Die K. D. R. hat von der Anregung der A. R., für die Seekriegführung Deutschlands und Englands gewisse Grundsätze zum Schutze der neutralen Schiffahrt zu vereinbaren, mit lebhaftem Interesse Kenntnis genommen. Sie erblickt darin einen neuen Beweis für die von deutscher Seite voll erwiderten freundschaftlichen Gefühle der A. gegenüber der D. R.

Auch den deutschen Wünschen entspricht es, daß der Seekrieg nach Regeln geführt wird, die, ohne die eine oder die andere kriegführende Macht in ihren Kriegsmitteln einseitig zu beschränken, ebensowohl den Interessen der Neutralen wie den Geboten der Menschlichkeit Rechnung tragen. Demgemäß ist schon in der deutschen Note vom 16. d. M. darauf hingedeutet worden, daß die Beachtung der Londoner Seekriegsrechtserklärung durch Deutschlands Gegner eine neue Lage schaffen würde, aus der die Folgerungen zu ziehen die Deutsche Regierung gern bereit wäre.

Von dieser Auffassung ausgehend, hat die D. R. die Anregung der A. R. einer aufmerksamen Prüfung unterzogen und glaubt darin in der Tat eine geeignete Grundlage für die praktische Lösung der entstandenen Fragen zu erkennen. Zu den einzelnen Punkten der amerikanischen Note darf sie nachstehendes bemerken.

1. Was die Legung von Minen betrifft, so würde die D. R. bereit sein, die angeregte Erklärung über die Nichtanwendung von Treibminen und die Konstruktion der verankerten Minen abzugeben. Ferner ist sie mit der Anbringung von Regierungsstempeln auf den auszulegenden Minen einverstanden. Dagegen scheint es ihr für die kriegführenden Mächte nicht angängig, auf eine offensive Verwendung verankerter Minen völlig zu verzichten.

2. Die D. R. würde sich verpflichten, daß ihre Unterseeboote gegen Handelsschiffe irgendwelcher Flagge nur insoweit Gewalt anwenden werden, als dies zur Durchführung des Rechts der Anhaltung und Untersuchung erforderlich ist. Ergibt sich die feindliche Nationalität des Schiffs oder das Vorhandensein von Konterbande, so würden die Unterseeboote nach den allgemeinen völkerrechtlichen Regeln verfahren.

3. Wie die amerikanische Note vorsieht, setzt die angegebene Beschränkung in der Verwendung der Unterseeboote voraus, daß sich die feindlichen Handelsschiffe des Gebrauchs der neutralen Flaggen und anderer neutraler Abzeichen enthalten. Dabei dürfte es sich von selbst verstehen, daß sie auch von einer Bewaffnung sowie von der Leistung jeden tätlichen Widerstandes absehen, da ein solches völkerrechtswidriges Verhalten ein dem Völkerrecht entsprechendes Vorgehen der Unterseeboote unmöglich macht.

4. Die von der A. R. angeregte Regelung der legitimen Lebensmittelzufuhr nach Deutschland erscheint im allgemeinen annehmbar; die Regelung würde sich selbstverständlich auf die Seezufuhr beschränken, andererseits aber auch die indirekte Zufuhr über neutrale Häfen umfassen. Die D. R. würde daher bereit sein, Erklärungen der in der amerikanischen Note vorgesehenen Art abzugeben, so daß die ausschließliche Verwendung der eingeführten Lebensmittel für die friedliche Zivilbevölkerung gewährleistet sein würde. Daneben muß aber die D. R. Wert darauf legen, daß ihr auch die Zufuhr anderer der friedlichen Volkswirt-

schaft dienenden Rohstoffe einschließlich der Futtermittel ermöglicht wird. Zu diesem Zwecke hätten die feindlichen Regierungen die in der Freiliste der Londoner Seekriegsrechtserklärung erwähnten Rohstoffe frei nach Deutschland gelangen zu lassen und die auf der Liste der relativen Konterbande stehenden Stoffe nach den gleichen Grundsätzen wie die Lebensmittel zu behandeln.

Die D. R. gibt sich der Hoffnung hin, daß die von der A. R. angebahnte Verständigung unter Berücksichtigung der vorstehenden Bemerkungen zustande kommt, und daß auf diese Weise die friedliche neutrale Schiffahrt und der friedliche neutrale Handel unter den Rückwirkungen des Seekriegs nicht mehr als unbedingt nötig zu leiden haben werden. Solche Rückwirkungen würden sich übrigens noch wesentlich verringern lassen, wenn — worauf bereits in der deutschen Note vom 16. d. M. hingewiesen worden ist — Mittel und Wege gefunden werden könnten, um die Zufuhr von Kriegsmaterial aus neutralen nach kriegführenden Staaten auf Schiffen irgendwelcher Flagge auszuschließen.

Ihre definitive Stellungnahme muß sich die D. R. selbstverständlich bis zu demjenigen Zeitpunkte vorbehalten, in welchem sie auf Grund weiterer Mitteilungen der A. R. in der Lage ist, zu übersehen, welche Verpflichtungen die Br. R. ihrerseits zu übernehmen bereit ist.

Anlage 14.

Verbalnote des deutschen Auswärtigen Amts v. 16. III. 1915 an die Botschaft der V. St. v. Amerika in Berlin über die Behandlung der in England gefangenen Besatzungen deutscher Unterseeboote.

Nach Meldungen der englischen Presse soll die britische Admiralität die Absicht kundgegeben haben, den in Gefangenschaft geratenen Offizieren und Mannschaften der deutschen Unterseeboote nicht die ihnen als Kriegsgefangenen gebührende Behandlung zuteil werden zu lassen, insbesondere den Offizieren nicht die Vorzüge ihres Dienstgrades zuzubilligen. Die D. R. ist der Ansicht, daß diese Ansichten nicht zutreffen, da die Besatzungen der Unterseeboote in Ausführung der ihnen erteilten Befehle gehandelt, mithin lediglich ihre militärischen Pflichten erfüllt haben. Immerhin haben die in Rede stehenden Meldungen auch in der neutralen Presse einen solchen Umfang angenommen, daß eine sofortige Aufklärung des Sachverhalts schon im Hinblick auf die öffentliche Meinung in Deutschland geboten erscheint.

Das Auswärtige Amt bittet daher die Botschaft der V. St., auf telegraphischem Wege durch Vermittlung der Am. Botschaft in London bei der Großbritannischen Regierung anfragen zu lassen, ob und in welcher Weise sie die Gefangenen deutschen Offiziere und Mannschaften der deutschen Unterseeboote irgendwie schlechter als andere Kriegsgefangenen zu behandeln gedenkt. Sollte dieses der Fall sein, so wird die weitere Bitte ausgesprochen, im Namen der D. R. gegen ein derartiges Vorgehen bei der Br. R. den schärfsten Protest einzulegen und ihr keinen Zweifel darüber zu lassen, daß für jedes in britische Gefangenschaft gefallene Mitglied der deutschen Unterseebootsbesatzungen ein in Kriegsgefangenschaft befindlicher englischer Armeeoffizier eine entsprechend schlechte Behandlung erfahren wird.

Für die tunlichst baldige Mitteilung über das Ergebnis der unternommenen Schritte würde das Auswärtige Amt dankbar sein.

Anlage 15.

Antwort der Am. Botschaft v. 6. IV. 1915 auf die Note des Auswärtigen Amts v. 16. III. 1915 betreffs der Behandlung der gefangenen deutschen Unterseebootbesatzungen durch die Engländer.

Die Br. R. hat folgende Antwort erteilt:

„Der Staatssekretär f. Ausw. Angelegenheiten übermittelt dem Botschafter d. V. St. seine Empfehlungen und beehrt sich mit Beziehung auf die Note Sr. Exz. v. 20. v. M. betreffend die Zeitungsberichte über die Behandlung der deutschen Unterseebootsgefangenen mitzuteilen, daß einer Auskunft der Lords Commissioners der Admiralität die geretteten Offiziere und Mannschaften der deutschen Unterseeboote „U 8" und „U. 12" mit Rücksicht auf die Notwendigkeit ihrer Absonderung von andern Kriegsgefangenen in die Marinearrestanstalten — Naval Detention Barracks — verbracht worden sind. In diesen Quartieren werden sie menschlich behandelt, erhalten Gelegenheit zu körperlicher Bewegung, sind mit deutschen Büchern versehen, werden zu keinen Zwangsarbeiten herangezogen und werden besser genährt und gekleidet als britische Gefangene gleichen Ranges in Deutschland. Da sich indes die Besatzungen der beiden in Rede stehenden deutschen Unterseeboote, bevor sie aus der See gerettet wurden, damit befaßten, unschuldige britische und neutrale Handelsschiffe zu versenken und leichtfertig Nichtkämpfer zu töten, sind sie nicht als ehrenhafte Gegner anzusehen, sondern eher als Leute, die auf Befehl ihrer Regierung Handlungen begangen haben, die Verbrechen gegen das Völkerrecht darstellen und gegen die allgemeine Menschlichkeit verstoßen. S. M. Reg. möchte auch zur Kenntnis der R. d. V. St. bringen, daß während des gegenwärtigen Krieges mehr als tausend Offiziere und Mannschaften der deutschen Marine aus der See gerettet worden sind, zuweilen ungeachtet der Gefahr für die Retter und zuweilen zum Schaden britischer Marineoperationen. Es ist dagegen kein Fall vorgekommen, wo irgendein Offizier oder Mann der Kgl. Marine von den Deutschen gerettet worden ist."

Anlage 16.

Auswärtiges Amt v. 11. IV. 1915 an Botschaft d. V. St. in Berlin betr. Behandlung der in England befindlichen Besatzungen deutscher Unterseeboote.

Die D. R. hat mit Befremden und mit Entrüstung davon Kenntnis genommen, daß die Br. R. die kriegsgefangenen Offiziere und Mannschaften der deutschen Unterseeboote nicht als ehrenhafte Gegner ansieht und sie demgemäß nicht wie andere Kriegsgefangene behandelt. Diese Offiziere und Mannschaften haben als tapfere Männer in Erfüllung ihrer militärischen Pflichten gehandelt und daher vollen Anspruch darauf, in derselben Weise wie andere Kriegsgefangene gemäß den völkerrechtlichen Abmachungen gehalten zu werden. Die D. R. legt daher gegen das völkerrechtswidrige Verhalten Englands auf das schärfste Verwahrung ein und sieht sich gleichzeitig zu ihrem Bedauern gezwungen, nunmehr unverzüglich die von ihr angekündigten Vergeltungsmaßregeln auszuführen und eine entsprechende Anzahl kriegsgefangener englischer Armeeoffiziere einer gleich harten Behandlung zu unterwerfen. Wenn übrigens die Br. R. am Schlusse ihrer Ausführungen bemerken zu sollen glaubt, daß die deutsche Marine im Gegensatz zur britischen die Rettung von Schiffbrüchigen unterlassen habe, so kann die darin

liegende Unterstellung, als ob eine solche Rettung den deutschen Kriegsschiffen möglich gewesen wäre, aber von ihnen geflissentlich unterlassen worden sei, nur mit Abscheu zurückgewiesen werden.

Der Unterzeichnete bittet den Herrn Botschafter, der Br. R. eine entsprechende Mitteilung zugehen zu lassen, auch dafür Sorge zu tragen, daß sich ein Mitglied der Am. Botschaft in London alsbald persönlich von der Behandlung der deutschen Unterseebootgefangenen überzeugt und über alle Einzelheiten ihrer Unterbringung, Verpflegung und Beschäftigung Bericht erstattet. Das weitere Verfahren gegenüber den arretierten britischen Offizieren, die vorläufig in Offizierhaft genommen werden, würde alsdann der Behandlung der deutschen Gefangenen angepaßt werden.

Anlage 17.

Erledigung der Frage wegen Behandlung gefangener deutscher Unterseebootbesatzungen in England.

Das Br. Ausw. Amt richtete — wie aus Amsterdam unter dem 15. Juni 1915 gemeldet wird — folgende Note an den Amerikanischen Botschafter in London:

„Auf Grund der Entscheidung der Br. R., jene Marinegefangenen von den Unterseebooten „U 8", „U 12" und „U 14" aus den Marinearrestanstalten zu entlassen und sie den Militärbehörden zu übergeben, die sie genau so behandeln sollen wie die übrigen Militärgefangenen, sind Orders erlassen worden, die Offiziere nach Dyffrin, Aled Hall, Donnington Hall und Holyport zu überführen und die Mannschaften in Shrewesebury, Frith, Hill und Dorchester zu internieren. Die Br. R. erwartet in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen mit der D. R., daß diese sofort die 39 britischen Offiziere, die sich in Militärarrest befinden, nach den gewöhnlichen Gefangenenlagern zurückschickt. Die Br. R. würde erfreut sein, sobald wie möglich zu erfahren, nach welchen Lagern die fraglichen Offiziere geschickt sind."

Anlage 18.

Der deutsche Admiralstab über den Untergang der „Lusitania" vom 14. Mai 1915.

Aus dem Bericht des Unterseeboots, das die „Lusitania" zum Sinken gebracht hat, ergibt sich folgender Sachverhalt:

Das Boot sichtete den Dampfer, der keine Flagge führte, am 7. Mai 2,20 Uhr M. E. Z. nachm. an der Südküste Irlands bei schönem klaren Wetter. Um 3,10 Uhr gab es einen Torpedoschuß auf „Lusitania" ab, die an Steuerbordseite in Höhe der Kommandobrücke getroffen wurde. Der Detonation des Torpedos folgte unmittelbar eine weitere Explosion von ungemein starker Wirkung. Das Schiff legte sich schnell nach Steuerbord über und begann zu sinken. Die zweite Explosion muß auf eine Entzündung der im Schiffe befindlichen Munitionsmengen zurückgeführt werden.

Der stellvertretende Chef des Admiralstabs
(gez.) Behncke.

Anlage 19.

Erste amerikanische Note in der „Lusitania"-Angelegenheit vom 15. Mai 1915.

Ich habe die Ehre, E. Exz. folgende Abschrift eines mir von der A. R. zugegangenen Telegramms zu übermitteln.

In Anbetracht der in der letzten Zeit von den deutschen Behörden unter Verletzung amerikanischer Rechte auf hoher See getroffenen Maßnahmen, die in der Torpedierung und Versenkung des englischen Dampfers „Lusitania" am 7. Mai 1915 gipfelten, wobei über 100 amerikanische Staatsangehörige das Leben verloren haben, erscheint es vernünftig und wünschenswert, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und die Kaiserliche Deutsche Regierung zu einer vollkommen klaren Verständigung über den Ernst der Lage gelangen, die sich hieraus ergeben hat.

Die Versenkung des englischen Passagierdampfers „Falaba" durch ein deutsches Unterseeboot am 28. März, wobei der amerikanische Staatsangehörige Leon C. Thrasher ertrank, der am 28. April erfolgte Angriff eines deutschen Flugzeugs auf das amerikanische Schiff „Cushing", die Torpedierung des amerikanischen Schiffs „Gulflight" am 1. Mai durch ein deutsches Unterseeboot, wobei mindestens zwei amerikanische Staatsangehörige umkamen, endlich die Torpedierung und Versenkung des Dampfers „Lusitania" bilden eine Reihe von Vorfällen, die die R. d. V. St. mit wachsender Besorgnis, Beunruhigung und Bestürzung beobachtet hat.

Die R. d. V. St. kennt die menschliche und aufgeklärte Haltung, die bisher von der K. D. R. in Fragen des Völkerrechts und besonders im Hinblick auf die Freiheit der Meere eingenommen worden ist; sie hat sich davon überzeugt, daß auf dem Gebiete völkerrechtlicher Verpflichtungen die deutschen Anschauungen und der deutsche Einfluß stets für die Sache der Gerechtigkeit und Menschlichkeit eingetreten sind; sie ist auch überzeugt davon, daß die von der K. D. R. ihren Marineoffizieren erteilten Anweisungen von den gleichen Gefühlen der Menschlichkeit geleitet sein dürften, wie es die Gesetze anderer Nationen vorschreiben; deshalb konnte die R. d. V. St. nicht glauben, und kann sich auch jetzt nicht entschließen zu glauben, daß diese so völlig den Regeln, den Gewohnheiten und dem Geiste der modernen Kriegführung widersprechenden Maßnahmen die Genehmigung oder Billigung ihrer großen Regierung haben konnten. Infolgedessen hält es die R. d. V. St. für ihre Pflicht, sich deshalb an die K. D. R. mit der vollkommensten Offenheit und in der aufrichtigen Hoffnung zu wenden, daß sie sich nicht getäuscht hat, wenn sie von der K. D. R. eine Handlungsweise erwartet, die den durch ihre Maßnahmen hervorgerufenen bedauerlichen Eindruck verwischen und die die bisherige Haltung der D. R. bezüglich der geheiligten Freiheit der Meere wieder herstellen wird.

Die R. d. V. St. ist von der K. D. R. davon in Kenntnis gesetzt worden, daß sie sich durch die außergewöhnlichen Umstände des gegenwärtigen Krieges und durch die von ihren Gegnern angewandten Maßnahmen, die dahin abzielten, Deutschland von jedem Handelsverkehr abzuschneiden, gezwungen sähe, die Repressivmaßregeln zu ergreifen, die die gewöhnlichen Methoden der Seekriegsführung weit überschreiten, indem sie eine Kriegszone proklamierte, außerhalb deren sich zu halten sie die neutralen Schiffe gewarnt hatte. Die R. d. V. St. hatte bereits Gelegenheit, die K. R. davon in Kenntnis zu setzen, daß sie die Einführung derartiger Maßnahmen oder Warnung vor deren Gefahren an amerika-

nische Schiffe oder amerikanische Staatsangehörige, die berechtigterweise als Passagiere auf Schiffen kriegführender Staaten reisen, nicht zulassen könne und daß sie die K. D. R. für jede absichtliche oder zufällige Verletzung dieser Rechte streng verantwortlich machen müsse. Die R. d. V. St. kann nicht glauben, daß die K. R. diese Rechte in Frage stellt, sie nimmt vielmehr an, daß die K. R. als selbstverständlich die Regel anerkennt, daß das Leben von Nichtkombattanten — mögen sie neutraler Nationalität sein oder einer im Kriege befindlichen Nation angehören — rechtlicher- und billigerweise nicht durch die Kaperung oder Zerstörung eines unbewaffneten Handelsschiffes in Gefahr gebracht werden kann, und daß die K. R. ebenfalls, wie dies alle anderen Nationen tun, die Verpflichtung anerkennt, die gebräuchlichen Maßnahmen der Anhaltung und Untersuchung zu ergreifen, um festzustellen, ob ein verdächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegführenden Nation angehört oder wirklich Kriegskonterbande unter neutraler Flagge führt. Die R. d. V. St. möchte daher die K. D. R. allen Ernstes darauf aufmerksam machen, daß der Einwand gegen ihr jetziges Verfahren, den Handel ihrer Feinde anzugreifen, darin liegt, daß es praktisch unmöglich ist, Unterseeboote für die Vernichtung des Handels zu verwenden, ohne dabei die Regeln der Billigkeit, der Vernunft, der Gerechtigkeit und der Menschlichkeit zu mißachten, die von der modernen Anschauung als gebietend angesehen werden. Es ist für die Offiziere eines Unterseeboots tatsächlich unmöglich, ein Handelsschiff auf See zu durchsuchen und seine Papiere und Ladung zu prüfen; es ist für sie tatsächlich unmöglich, das Schiff als Prise zu nehmen und, wenn sie nicht an Bord des Schiffs eine Prisenbesatzung lassen können, so können sie es nicht versenken, ohne die Besatzung und alles, was sich an Bord befindet, Wind und Wellen ihren kleinen Rettungsbooten preiszugeben. Diese Tatsachen gibt bekanntlich auch die K. D. R. offen zu. Wir erfahren nun, daß bei den obenerwähnten Fällen man nicht einmal die erforderliche Zeit gewährte, um die elementarste Sicherheitsmaßnahme zu ergreifen, und daß in wenigstens zwei der angeführten Fälle nicht einmal eine Warnung erfolgt ist. Es ist klar, daß die Unterseeboote, wie die Ereignisse der letzten Woche gezeigt haben, nicht gegen Handelsschiffe verwendet werden können, ohne unvermeidliche Verletzungen vitaler geheiligter Grundgesetze der Menschlichkeit und Gerechtigkeit.

Amerikanische Bürger handeln innerhalb der Grenzen ihrer unbestreitbaren Rechte, wenn sie auf hoher See ihre Schiffe überall dahin steuern und zur See überall dahin reisen, wohin sie ihre rechtmäßigen Geschäfte führen, und sie üben diese Rechte in dem wohl sehr berechtigten Vertrauen aus, daß ihr Leben nicht gefährdet wäre durch Handlungen, die in offensichtlicher Verletzung allgemein anerkannter internationaler Verpflichtungen begangen werden, und sicher auch in dem Vertrauen, daß ihre eigene Regierung sie in der Ausübung ihrer Rechte unterstützen werde.

Es wurde, wie ich der K. D. R. bedauere mitteilen zu müssen, kürzlich in den Zeitungen der Ver. Staaten eine formelle, an die Bevölkerung der Ver. Staaten gerichtete Warnung veröffentlicht, die von der Deutschen Botschaft in Washington stammen soll und die tatsächlich besagte, daß jeder Bürger der Vereinigten Staaten, der sein Recht zu freien Reisen auf den Meeren ausübe, es auf eigene Gefahr tue, falls seine Reise ihn in die Zone der Gewässer führe, in der die Kaiserliche Marine ihre Unterseeboote gegen den Handel Großbritanniens und Frankreichs verwende, trotz des achtungsvollen, aber sehr ernsthaften Protestes der Regierung der Vereinigten Staaten. Die R. d. V. St. erwähnt dies nicht,

um die Aufmerksamkeit der D. R. auf die überraschende Regelwidrigkeit der Tatsache zu lenken, daß eine von der Deutschen Botschaft in Washington stammende Mitteilung sich an die Bevölkerung der Vereinigten Staaten durch Vermittlung der Presse richtet, sondern nur, um darauf hinzuweisen, daß eine Warnung vor einer ungesetzlichen und unbilligen Handlung in keiner Weise als eine Entschuldigung oder Milderung dieser Handlung, noch als geeignet angesehen werden kann, die Verantwortlichkeit ihrer Urheber zu verringern.

Die R. d. V. St., die seit langem den Charakter der K. D. R. und die hohen Grundsätze der Billigkeit kennt, von denen sie in der Vergangenheit beseelt und geleitet war, kann nicht glauben, daß die Kommandanten der Schiffe, die diese ungesetzlichen Handlungen begangen haben, dies anders als unter einem Mißverständnis der von den deutschen Marinebehörden gegebenen Befehle getan haben können. Sie setzt es als selbstverständlich voraus, daß in einem jeden solchen Falle man wenigstens im Bereiche der Grenzen der praktischen Möglichkeit erwarten könne, daß die Kommandanten selbst von Unterseebooten nichts tun würden, was das Leben von Nichkombattanten oder die Sicherheit neutraler Schiffe gefährdet, selbst auf die Gefahr hin, daß die Kaperung oder Zerstörung des in Frage stehenden Schiffs vereitelt wird. Sie vertraut daher darauf, daß die K. D. R. die Handlungen, über die die R. d. V. St. Klage führt, mißbillige; daß sie, soweit möglich, Genugtuung geben wird für unermeßliche Schäden, und daß sie sofort die nötigen Schritte tun wird, um die Wiederholung von Vorfällen zu verhindern, die so offenkundig die Grundsätze der Kriegführung, für die die K. D. R. in der Vergangenheit so klug und fest eingetreten ist, umstürzen.

Die Regierung und die Bevölkerung der Vereinigten Staaten erwarten von der K. D. R. ein gerechtes, baldiges und aufgeklärtes Vorgehen in dieser vitalen Angelegenheit mit um so größerem Vertrauen, als die Vereinigten Staaten und Deutschland nicht nur durch besondere Bande der Freundschaft, sondern auch durch ausdrückliche Bestimmungen des Vertrages von 1828 zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich Preußen verbunden sind.

Der Ausdruck des Bedauerns und das Angebot einer Genugtuung im Falle der Zerstörung irrtümlich versenkter neutraler Schiffe können, wenn sie auch, im Falle Verluste an Menschenleben nicht zu beklagen sind, internationalen Verpflichtungen genügen mögen, doch nicht ein Verfahren rechtfertigen oder entschuldigen, dessen natürliche und notwendige Wirkung es ist, neutrale Staaten und Personen neuen und unermeßlichen Gefahren auszusetzen.

Die K. D. R. wird nicht erwarten, daß die R. d. V. St. irgendein Wort ungesprochen oder eine Tat ungeschehen lassen wird, die notwendig sein sollten, um ihrer heiligen Pflicht zu genügen, die Rechte der Vereinigten Staaten und ihrer Bürger zu wahren und ihre freie Ausübung und Genuß zu gewährleisten.

Ich benutze diese Gelegenheit, Euere Exzellenz erneut meiner ausgezeichneten Hochschätzung zu versichern.

Anlage 20.

Deutsche Antwort vom 28. Mai 1915 auf die amerikanische „Lusitania"-Note vom 15. Mai 1915.

Der Unterzeichnete beehrt sich, Seiner Exzellenz dem Botschafter der Vereinigten Staaen von Amerika, Herrn W. Gerard, auf das Schreiben vom 15. d. M.

über die Beeinträchtigung amerikanischer Interessen durch den deutschen Unterseebootkrieg nachstehendes zu erwidern.

Die K. R. hat die Mitteilungen der R. d. V. St. einer eingehenden Prüfung unterzogen und hegt auch ihrerseits den lebhaften Wunsch, in offener und freundschaftlicher Weise zur Aufklärung etwaiger Mißverständnisse beizutragen, die durch die von der A. R. erwähnten Vorkommnisse in den Beziehungen der Regierungen eingetreten sein könnten.

Was zunächst die Fälle der amerikanischen Dampfer „Cushing" und „Gulflight" betrifft, so ist der Amerikanischen Botschaft bereits mitgeteilt worden, daß der D. R. jede Absicht fernliegt, im Kriegsgebiet neutrale Schiffe, die sich keiner feindlichen Handlung schuldig gemacht haben, durch Unterseeboote oder Flieger angreifen zu lassen; vielmehr sind den deutschen Streitkräften wiederholt die bestimmtesten Anweisungen gegeben worden, Angriffe auf solche Schiffe zu vermeiden. Wenn in den letzten Monaten infolge von Verwechslungen neutrale Schiffe durch den deutschen Unterseebootkrieg zuschaden gekommen sind, so handelt es sich um ganz vereinzelte Ausnahmefälle, die auf den Flaggenmißbrauch der Br. R. in Verbindung mit einem fahrlässigen oder verdächtigen Verhalten der Schiffskapitäne zurückzuführen sind. Die D. R. hat in allen Fällen, wo ein neutrales Schiff ohne eigenes Verschulden nach den von ihr getroffenen Feststellungen durch deutsche Unterseeboote oder Flieger zuschaden gekommen ist, ihr Bedauern über den unglücklichen Zufall ausgesprochen und, wenn es in der Sachlage begründet war, Entschädigung zugesagt. Nach den gleichen Grundsätzen wird sie auch die Fälle der amerikanischen Dampfer „Cushing" und „Gulflight" behandeln; über diese Fälle ist eine Untersuchung im Gange, deren Ergebnis der Botschaft demnächst mitgeteilt werden wird, und die gegebenenfalls durch eine internationale Untersuchungskommission gemäß Titel III des Haager Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 ergänzt werden könnte.

Bei der Versenkung des englischen Dampfers „Falaba" hatte der Kommandant des deutschen Unterseeboots die Absicht, den Passagieren und der Mannschaft volle Gelegenheit zu ihrer Rettung zu geben. Erst als der Kapitän der Aufforderung, beizudrehen, nicht nachkam, sondern flüchtete und mit Raketensignalen Hilfe herbeirief, forderte der deutsche Kommandant zunächst die Mannschaft und die Passagiere durch Signale und Sprachrohr auf, das Schiff binnen zehn Minuten zu verlassen; tatsächlich ließ er ihnen dreiundzwanzig Minuten Zeit und schoß den Torpedo erst ab, als verdächtige Fahrzeuge der „Falaba" zu Hilfe eilten.

Was die Verluste an Menschenleben bei der Versenkung des britischen Passagierdampfers „Lusitania" anlangt, so hat die D. R. den beteiligten neutralen Regierungen bereits ihr lebhaftes Bedauern darüber zum Ausdruck gebracht, daß Angehörige ihrer Staaten ihr Leben bei dieser Gelegenheit verloren haben. Die K. R. vermag sich im übrigen dem Eindruck nicht zu verschließen, daß gewisse wichtige Tatsachen, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Versenkung der „Lusitania" stehen, der Aufmerksamkeit der R. d. V. St. entgangen sein könnten. Sie hält es deshalb im Interesse des von beiden Regierungen angestrebten Zieles einer klaren und vollen Verständigung für notwendig, sich zunächst davon zu überzeugen, daß die den beiden Regierungen vorliegenden Nachrichten über den Sachverhalt vollständig sind und übereinstimmen.

Die R. d. V. St. geht davon aus, daß die „Lusitania" als ein gewöhnliches, unbewaffnetes Handelsschiff zu betrachten ist. Die K. R. gestattet sich in diesem

Zusammenhange darauf hinzuweisen, daß die „Lusitania“ einer der größten und schnellsten mit Regierungsmitteln als Hilfskreuzer gebauten englischen Handelsdampfer war und in der von der englischen Admiralität herausgegebenen „Navy List“ ausdrücklich aufgeführt ist. Der K. R. ist ferner aus zuverlässigen Angaben ihrer Dienststellen und neutraler Passagiere bekannt, daß schon seit längerer Zeit so gut wie alle wertvollen Handelsschiffe mit Geschützen, Munition und anderen Waffen versehen und mit Personen bemannt sind, die in der Bedienung der Geschütze besonders geübt sind. Auch die „Lusitania“ hat nach hier vorliegenden Nachrichten bei der Abfahrt von New York Geschütze an Bord gehabt, die unter Deck versteckt aufgestellt waren.

Die K. R. beehrt sich ferner, die besondere Aufmerksamkeit der A. R. darauf zu lenken, daß die britische Admiralität ihrer Handelsmarine in einer geheimen Anweisung vom Februar v. J. empfohlen hat, nicht nur hinter neutralen Flaggen und Abzeichen Schutz zu suchen, sondern sogar unter dieser Verkleidung durch Rammen angriffsweise gegen deutsche Unterseeboote vorzugehen. Auch sind als besonderer Ansporn zur Vernichtung der Unterseeboote durch Handelsschiffe von der Br. R. hohe Preise ausgesetzt und auch bereits gezahlt worden. Angesichts dieser ihr einwandfrei bekannten Tatsachen vermag die K. R. englische Kauffahrteischiffe auf dem vom Admiralstabe der Kaiserlich Deutschen Marine bezeichneten Seekriegsschauplatz nicht mehr als unverteidigtes Gebiet anzusehen; auch sind die deutschen Kommandanten infolgedessen nicht mehr in der Lage, die sonst für das Seebeuterecht üblichen Regeln zu beobachten, denen sie früher stets nachgekommen sind. Endlich muß die K.R. besonders darauf hinweisen, daß die „Lusitania“, wie schon früher, so auch auf ihrer letzten Reise kanadische Truppen und Kriegsmaterial, unter diesem nicht weniger als 5400 Kisten Munition, an Bord hatte, die zur Vernichtung tapferer deutscher Soldaten, die mit Opfermut und Hingebung ihre Pflicht im Dienst des Vaterlands erfüllen, bestimmt war. Die D. R. glaubt in gerechter Selbstverteidigung zu handeln, wenn sie mit den ihr zu Gebote stehenden Kriegsmitteln durch Vernichtung der für den Feind bestimmten Munition das Leben ihrer Soldaten zu schützen sucht. Die englische Schiffahrtsgesellschaft mußte sich der Gefahren, denen die Passagiere unter diesen Umständen an Bord der „Lusitania“ ausgesetzt waren, bewußt sein. Sie hat, wenn sie sie trotzdem an Bord nahm, in voller Überlegung das Leben amerikanischer Bürger als Schutz für die beförderte Munition zu benutzen versucht und sich in Widerspruch zu den klaren Bestimmungen der amerikanischen Gesetzgebung gesetzt, die die Beförderung von Passagieren auf Schiffen, die Explosivstoffe an Bord haben, ausdrücklich verbietet und mit Strafe bedroht. Sie hat dadurch in frevelhafter Weise den Tod so zahlreicher Passagiere verschuldet. Nach der ausdrücklichen Meldung des betreffenden U-Bootkommandanten, die durch alle sonstigen Nachrichten lediglich bestätigt wird, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der rasche Untergang der „Lusitania“ in erster Linie auf die durch den Torpedoschuß verursachte Explosion der Munitionsladung zurückzuführen ist. Andernfalls wären die Passagiere der „Lusitania“ menschlicher Voraussicht nach gerettet worden.

Die K. R. hält die in vorstehendem angeführten Tatsachen für wichtig genug, um sie einer aufmerksamen Prüfung der A. R. zu empfehlen. Indem die K. R. sich ihre endgültige Stellungnahme zu den im Zusammenhange mit der Versenkung der „Lusitania“ gestellten Forderungen bis nach Eingang einer Antwort der A. R. vorbehalten darf, glaubt sie schließlich an dieser Stelle darauf hinweisen zu sollen, wie sie seinerzeit mit Genugtuung von den Vermittlungsvorschlägen Kenntnis

genommen hat, die seitens der A. R. in Berlin und London unterbreitet worden sind, um einen Modus videndi für die Führung des Seekriegs zwischen Deutschland und Großbritannien anzubahnen. Die K. R. hat damals durch ihr bereitwilliges Eingehen auf diese Vorschläge ihren guten Willen zur Genüge dargetan. Die Verwirklichung dieser Vorschläge ist, wie bekannt, an der ablehnenden Haltung der Großbritannischen Regierung gescheitert.

Indem der Unterzeichnete S. E. dem Herrn Botschafter bittet, vorstehendes zur Kenntnis der A. R. zu bringen, benutzt usw.

(gez.) v. Jagow.

Anlage 21.

Deutsche Note an die Ver. Staaten v. Amerika v. 1. VI. 15 über Angriffe auf die amerikanischen Dampfer „Gulflight„ und „Cushing". (Übersetzung.)

Unter Bezugnahme auf die Note v. 28. Mai beehrt sich der Unterzeichnete S. E. dem Herrn Botschafter der Ver. Staaten v. Amerika, Herrn James W. Gerard, mitzuteilen, daß die von der D. R. angestellte Untersuchung betreffs der Fälle der amerikanischen Dampfer „Gulflight" und „Cushing" folgendes ergeben hat:

In dem Falle des Angriffs auf den Dampfer „Gulflight" sah der Kommandant eines deutschen Unterseeboots am 1. Mai nachm. in der Nähe der Scillies einen großen Handelsdampfer auf sich zukommen, der von zwei kleinen Fahrzeugen begleitet war. Diese letzteren hatten eine Stellung eingenommen, daß sie den Dampfer gegen U-Bootsangriffe schützen. Außerdem hatte einer von ihnen einen Funkenapparat, wie er bei so kleinen Fahrzeugen sonst nicht üblich ist. Daraus wurde klar, daß es sich um ein englisches Geleit handelte. Da derartige Schiffe regelmäßig bewaffnet sind, so konnte sich das U-Boot dem Dampfer nicht aufgetaucht nähern, ohne Gefahr zu laufen, vernichtet zu werden. Andererseits war anzunehmen, daß der Dampfer für die Br. R. von beträchtlichem Werte sein müsse angesichts der besondern Sicherung. Der Kommandant konnte keinerlei neutrale Abzeichen, d. h. deutliche Marken an der Schiffsseite, die auf weitere Entfernung erkennbar gewesen wären — wie sie derzeit an neutralen Schiffen im englischen Seekriegsgebiet üblich sind —, sehen. Aus alle dem schloß er, daß er es mit einem englischen Dampfer zu tun habe und griff ihn untergetaucht an. Der Torpedo passierte dicht bei einem der Begleiter, der sofort auf die Stelle zujagte, von der der Torpedo abgeschossen worden war, so daß das Unterseeboot auf große Tiefe gehen mußte, um nicht gerammt zu werden. Die Ansicht des Kommandanten, daß es sich um ein englisches Geleitschiff handle, war damit bestätigt. Daß das angegriffene Schiff die amerikanische Flagge führte, wurde erst in dem Augenblick entdeckt, als der Schuß gefallen war. Der Umstand, daß der Dampfer einen Kurs steuerte, der weder nach noch von Amerika führte, war ein weiterer Umstand, weshalb dem Kommandanten der Gedanke nicht gekommen ist, daß er es mit einem amerikanischen Dampfer zu tun habe. Auf Grund von Vergleich von Ort und Zeit, wo und wann sich Vorstehendes ereignet hat, ist die D. R. zu der Überzeugung gelangt, daß der angegriffene Dampfer tatsächlich der amerikanische Dampfer „Gulflight" gewesen ist. In Anbetracht der Begleitumstände kann dem Kommandanten zweifellos kein verschuldbares Verfehen zur Last gelegt werden, sondern der Vorfall ist ein unglücklicher Zufall. Die D. R. spricht der R. d. V. St. ihr aufrichtiges Bedauern wegen dieses Vorfalls aus und erklärt sich

bereit, volle Entschädigung für jeden dadurch einem amerikanischen Bürger zugefügten Schaden zu leisten. Sie bittet, es der K. d. V. St. anheimstellen zu dürfen, diesen Schaden festzustellen oder, falls Zweifel entstehen sollten betreffs einzelner Punkte, einen Sachverständigen zu ernennen, der gemeinsam mit einem deutschen die Höhe des Schadens festzustellen haben würde.

Betreffs des amerikanischen Dampfers „Cushing" haben die angestellten Erhebungen noch nicht zu einem klaren Ergebnis geführt. Nach amtlichen Meldungen ist nur ein Handelsdampfer von einem deutschen Flugzeug angegriffen worden in der Nähe von Nordhinder Feuerschiff.

Der deutsche Flieger hielt das Schiff für ein feindliches und wurde darin durch den Umstand bestärkt, daß es keine Flagge führte und neutrale Abzeichen nicht erkennbar waren. Der mit vier Bomben ausgeführte Angriff war natürlich nicht auf ein amerikanisches Schiff beabsichtigt.

Immerhin ist es nicht ausgeschlossen, daß das angegriffene Schiff der amerikanische Dampfer „Cushing" gewesen sein mag, wenn Zeit und Ort des Vorfalls in Rechnung gezogen werden. Jedenfalls bittet die D. R. die A. R. ihr das zu prüfende Material zuzustellen, damit sie, auf dieses gestützt, weiter Stellung zu der Angelegenheit nehmen kann.

Indem der Unterzeichnete dem Herrn Botschafter anheimstellt, Vorstehendes zur Kenntnis seiner Regierung zu bringen, usw.

(gez.) v. Jagow.

Anlage 22.

Amerikanische Antwort vom 10. Juni 1915 auf die deutschen Noten vom 28. Mai und 1. Juni 1915.

E. E. Ersuchen entsprechend habe ich nicht verfehlt, meiner Regierung unmittelbar nach Empfang ihre in Beantwortung meiner Note vom 15. Mai an mich gerichtete Note vom 28. Mai zu übermitteln, desgleichen ihre ergänzende Note vom 1. Juni, die die Schlußfolgerungen darlegt, zu denen die Kaiserlich Deutsche Regierung bisher in der Frage des Angriffs gegen die amerikanischen Dampfer „Cushing" und „Gulflight" gelangt ist. Ich bin jetzt von meiner Regierung beauftragt worden, als Erwiderung nachstehendes mitzuteilen.

Die K. d. V. St. vermerkt mit Befriedigung, daß die K. D. R. bei Erörterung der Fälle „Cushing" und „Gulflight" den Grundsatz voll anerkennt, wonach alle Teile der offenen See für neutrale Schiffe frei sind, und daß die K. D. R. aufrichtig gewillt ist, ihre Verbindlichkeit anzuerkennen und auszuführen, wenn die Tatsache eines Angriffs auf neutrale Schiffe, „die sich keiner feindlichen Handlung schuldig gemacht haben", durch deutsche Flieger oder Kriegsschiffe genügend nachgewiesen ist; die K. d. V. St. wird der K. D. R., ihrem Ersuchen entsprechend, seinerzeit das vollständige Material über den Angriff auf den Dampfer „Cushing" unterbreiten.

Was die Versenkung des Dampfers „Falaba" betrifft, durch die ein amerikanischer Bürger sein Leben verloren hat, so ist die K. d. V. St. erstaunt, von der K. D. R. die Auffassung vertreten zu sehen, daß das Bestreben eines Handelsschiffs, sich der Kaperung zu entziehen und Hilfe herbeizurufen, etwas an der Verpflichtung des die Kaperung anstrebenden Offiziers in bezug auf die Sicherheit des Lebens der an Bord befindlichen Passagiere ändern soll, auch wenn das Schiff im Augenblick der Torpedierung seinen Fluchtversuch bereits

aufgegeben hatte. Dies sind keine neuen Umstände. Staatsmänner und Kenner des internationalen Rechts hatten sie während der ganzen Entwicklung des Seekriegsrechts vor Augen und die R. d. V. St. ist nicht der Ansicht, daß diese Umstände jemals so aufgefaßt worden seien, als könnten sie etwas an den Grundsätzen der Menschlichkeit ändern, auf denen die A. R. von je bestanden hat. Lediglich tatsächlicher gewaltsamer Widerstand oder sorgesetztes Bestreben eines Handelsschiffs, zu entfliehen, nachdem der Befehl zum Anhalten zwecks Durchsuchung ergangen ist, hat nach der bisherigen Anschauung das Leben der Passagiere und Mannschaften verwirkt. Die R. d. V. St. nimmt jedoch nicht an, daß die K. D. R. sich in diesem Falle ihrer Verpflichtung entziehen will, sondern nur die Umstände darzulegen wünscht, die den Kommandanten des Unterseeboots veranlaßten, sich bei seinem Vorgehen ein so eiliges Verfahren zu erlauben.

E. E. Note weist bei der Erörterung der Verluste von amerikanischen Menschenleben anläßlich der Versenkung des Dampfers „Lusitania" mit ziemlicher Ausführlichkeit auf gewisse Nachrichten hin, die der K. D. R. hinsichtlich des Charakters und der Ausrüstung dieses Schiffes zugegangen sind, und E. E. geben der Befürchtung Ausdruck, daß diese Nachrichten nicht zur Kenntnis der Vereinigten Staaten gelangt sein könnten. In der Note wird behauptet, daß die „Lusitania" zweifellos bewaffnet gewesen sei, im besonderen versteckte Geschütze geführt habe, daß sie mit ausgebildeten Bedienungsmannschaften für die Geschütze und besonderer Munition versehen gewesen sei, Truppen von Kanada befördert, eine Ladung an Bord gehabt habe, die nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten für ein Schiff, das auch Passagiere befördert, nicht zulässig gewesen sei, und daß sie ihrem Wesen nach als Hilfsschiff der englischen Seestreitkräfte gedient habe. Glücklicherweise sind dies Angelegenheiten, bezüglich deren die R. d. V. St. in der Lage ist, der K. D. R. amtliche Aufklärung zu geben. Falls die in E. E. Note angeführten Tatsachen zuträfen, wäre die R. d. V. St. verpflichtet gewesen, davon amtlich Kenntnis zu nehmen in Ausübung ihrer anerkannten Pflicht als neutrale Macht und in Anwendung ihrer nationalen Gesetze. Es wäre ihre Pflicht gewesen, darauf zu achten, daß die „Lusitania" für ein angriffsweises Vorgehen nicht bewaffnet war, daß sie keine Ladung führte, die durch die Gesetze der Vereinigten Staaten verboten war, und daß sie, wenn sie tatsächlich ein englisches Flottenschiff war, keine Klarierungspapiere als Handelsschiff erhalten durfte. Die R. d. V. St. hat diese Pflicht erfüllt und ihre Gesetze mit gewissenhafter Wachsamkeit durch ihre ordnungsmäßig bestellten Beamten zur Anwendung gebracht. Sie ist deshalb in der Lage, der K. D. R. zu versichern, daß sie falsch informiert war; sollte die K. D. R. der Auffassung sein, daß sie überzeugende Beweise besitzt, wonach die Beamten der R. d. V. St. ihre Pflicht nicht gründlich erfüllt haben, so gibt sich die R. d. V. St. der aufrichtigen Hoffnung hin, daß die K. D. R. dieses Beweismaterial zur Prüfung unterbreiten wird.

Was immer auch die Behauptung der K. D. R. hinsichtlich der Beförderung von Kriegskonterbande an Bord der „Lusitania" oder hinsichtlich der Explosion dieses Materials durch den Torpedoschuß sein möge, so braucht nur gesagt zu werden, daß nach Ansicht der A. R. diese Behauptungen für die Frage der Gesetzmäßigkeit des von den Deutschen Marinebehörden bei Versenkung des Schiffs angewandten Verfahrens unerheblich sind.

Allein die Versenkung von Passagierdampfern berührt Grundsätze der Menschlichkeit, demgegenüber die besonderen einzelnen Umstände, die in den Versenkungsfällen mitsprechen könnten, in den Hintergrund gedrängt werden,

Grundsätze, die eine solche Versenkung, wie die K. D. R. zweifelsohne ungesäumt erkennen und anerkennen wird, aus der Reihe der gewöhnlichen Gegenstände diplomatischer Erörterung oder internationaler Streitfragen herausheben. Was immer die sonstigen Tatsachen im Falle der „Lusitania" sein mögen, die Hauptsache bleibt, daß ein großer Dampfer, der in erster Linie und vorzugsweise als Beförderungsmittel für Passagiere diente und über 1000 Menschen beförderte, die keinerlei Anteil an der Kriegführung hatten, torpediert und versenkt wurde, ohne geringsten Anruf oder Warnung, und daß Männer, Frauen und Kinder unter Umständen, für die es in der modernen Kriegsgeschichte kein Beispiel gibt, in den Tod gesandt wurden. Die Tatsache, daß mehr als hundert amerikanische Bürger unter denen waren, die zugrunde gingen, macht es der R. d. V. St. zur Pflicht, von diesen Dingen zu sprechen und erneut mit feierlichem Nachdruck die Aufmerksamkeit der K. D. R. auf die schwere Verantwortung zu lenken, die sie nach Ansicht der R. d. V. St. bei dieser tragischen Begebenheit auf sich geladen hat, und auf den unanfechtbaren Grundsatz, worauf diese Verantwortung beruht.

Die R. d. V. St. bemüht sich um etwas Größeres als bloße Eigentumsrechte oder Handelsprivilegien. Sie bemüht sich um nicht weniger Erhabenes und Heiliges als die Rechte der Menschlichkeit, durch deren Achtung sich jede Regierung ehrt, und auf die keine Regierung im Interesse der in ihrer Obhut und Gewalt Befindlichen verzichten darf. Nur tatsächlicher Widerstand gegenüber der Kaperung oder die Weigerung, anzuhalten, und wenn dies zu Durchsuchungszwecken befohlen war, hätte dem Führer des Unterseeboots eine Berechtigung geben können, das Leben der an Bord Befindlichen in Gefahr zu bringen. Die R. d. V. St. ist der Ansicht, daß die ausdrücklichen, am 3. August 1914 durch die K. D. Admiralität an ihre Seeoffiziere erlassenen Instruktionen diesen Grundsatz anerkannt und zur Geltung gebracht haben, wie dies auch die Prisenordnungen aller anderen Nationen tun, und jeder Reisende und Seemann hat ein Recht, sich darauf zu verlassen. Auf diesem Grundsatz der Menschlichkeit sowohl als auf dem Gesetz, das sich darauf gründet, müssen die Vereinigten Staaten bestehen.

Die R. d. V. St. nimmt mit Vergnügen wahr, daß E. E. Note mit der Andeutung schließt, daß die K. D. R. jetzt wie vorher geneigt ist, die guten Dienste der Vereinigten Staaten anzunehmen bei dem Versuch, mit der R. von Großbritannien zu einer Verständigung über eine Änderung des Charakters und der Bedingungen des Seekriegs zu gelangen. Die R. d. V. St. würde es als einen Vorzug betrachten, auf diese Weise ihren Freunden und der Welt einen Dienst leisten zu können. Sie ist jederzeit bereit, jeder der beiden Regierungen Andeutungen oder Anregungen zu übermitteln, die die andere zu übermitteln wünscht, und ladet die K. D. R. herzlich ein, von ihren Diensten in dieser Richtung nach Belieben Gebrauch zu machen. Die ganze Welt wird mit betroffen von allem, was auch nur einen teilweisen Ausgleich der Interessen herbeizuführen oder irgendwie die Schrecken des gegenwärtigen unseligen Konflikts zu mildern geeignet ist.

Welche Vereinbarungen auch immer zwischen den kriegführenden Parteien glücklich getroffen werden mag, und was immer nach Ansicht der K. D. R. in der Vergangenheit für die Handlungsweise ihrer Seebefehlshaber als Herausforderung oder als verhältnismäßige Rechtfertigung in Betracht kommen mag, die R. d. V. St. erwartet zuversichtlich, daß die Gerechtigkeit und Menschlichkeit der D. R. in allen Fällen, wo Amerikaner geschädigt oder ihre Rechte als Neutrale verletzt worden sind, zur Geltung gebracht werden wird.

Die R. d. V. St. erneut deshalb ernstlichst und feierlichst die Vorstellungen, die sie in ihrer Note an die K. D. R. vom 15. Mai erhoben hat und stützt sich bei diesen Vorstellungen auf Grundsätze der Menschlichkeit, die allgemein anerkannten Anschauungen des internationalen Rechts und die alte Freundschaft mit dem deutschen Volk.

Die R. d. V. St. kann nicht zugeben, daß die Proklamierung einer Kriegszone, vor der neutrale Schiffe gewarnt worden sind, irgendwie als eine Verkürzung von Rechten amerikanischer Schiffseigentümer oder amerikanischer Bürger ausgelegt werden kann, die sich auf erlaubten Reisen als Passagiere an Bord von Handelsschiffen einer kriegführenden Macht befinden. Sie glaubt nicht, daß die K. D. R. diese Rechte in Frage stellt. Sie glaubt auch, daß die K. D. R. als außer Zweifel stehend die Grundsätze annimmt, daß Leben von Nichtkämpfern gesetz- oder rechtmäßig nicht in Gefahr gebracht werden dürfen durch Kaperung oder Zerstörung eines Handelsschiffs, das keinen Widerstand leistet, und daß die K. D. R. die Verpflichtung anerkennt, die notwendige Vorsicht anzuwenden bei der Feststellung, ob ein verdächtiges Handelsschiff tatsächlich einer kriegführenden Nation angehört oder tatsächlich Kriegskonterbande unter neutraler Flagge führt. Die R. d. V. St. darf deshalb erwarten, daß die K. D. R. die notwendigen Maßnahmen ergreifen wird, um diese Grundsätze hinsichtlich der Sicherung amerikanischer Leben und amerikanischer Schiffe zu verwirklichen, und bittet um die Zusicherung, daß dies geschehen wird.

Ich benutze usw. (gez.) J. W. Gerard.

Anlage 23.

Deutsche Antwort vom 8. Juli 1915 auf die amerikanische Note vom 10. Juni 1915.

Der Unterzeichnete beehrt sich S. E. dem Botschafter der V. St. A. Herrn James W. Gerard auf die Note vom 10. v. M. über die Beeinträchtigung amerikanischer Interessen durch den deutschen Unterseebootskrieg nachstehendes zu erwidern: Die K. R. hat mit Genugtuung aus der Note entnommen, wie sehr es der R. d. V. St. am Herzen liegt, die Grundsätze der Menschlichkeit auch im gegenwärtigen Kriege verwirklicht zu sehen. Dieser Appell findet in Deutschland vollen Widerhall, und die K. R. ist durchaus gewillt, ihre Darlegungen und Entschließungen auch im vorliegenden Fall ebenso von den Prinzipien der Humanität bestimmen zu lassen, wie sie dies stets getan hat.

Dankbar hat es die K. R. begrüßt, daß die A. R. in ihrer Note vom 15. Mai d. J. selbst daran erinnert hat, wie sich Deutschland in der Behandlung des Seekriegsrechts stets von den Grundsätzen des Fortschritts und der Menschlichkeit hat leiten lassen. In der Tat haben sich seit der Zeit, wo Friedrich der Große mit John Adams, Benjamin Franklin und Thomas Jefferson den Freundschafts- und Handelsvertrag vom 10. IX. 1785 zwischen Preußen und der Republik des Westens vereinbarte, deutsche und amerikanische Staatsmänner in dem Kampf für die Freiheit der Meere und für den Schutz des friedlichen Handels immer zusammengestanden. Bei den internationalen Verhandlungen, die später zur Regelung des Seekriegs gepflogen wurden, sind Deutschland und Amerika gemeinsam für fortschrittliche Grundsätze, insbesondere für die Abschaffung des Seebeuterechts sowie für die Wahrung der neutralen Interessen eingetreten. Noch bei Beginn des gegenwärtigen Krieges hat sich die D. R. auf den Vorschlag der A. R. sofort bereit erklärt, die Londoner Seekriegsrechterklärung zu

ratifizieren und sich dadurch bei der Verwendung ihrer Seestreitkräfte allen dort vorgesehenen Beschränkungen zugunsten der Neutralen zu unterwerfen. Ebenso hat Deutschland stets an dem Grundsatz festgehalten, daß der Krieg mit der bewaffneten und organisierten Macht des feindlichen Staates zu führen ist, daß dagegen die feindliche Zivilbevölkerung nach Möglichkeit von den kriegerischen Maßnahmen verschont bleiben muß. Die K. R. hegt die bestimmte Hoffnung, daß es beim Eintritt des Friedens oder sogar schon früher gelingen wird, das Seekriegsrecht in einer Weise zu ordnen, die die Freiheit der Meere verbürgt. Sie wird es mit Dank und Freude begrüßen, wenn sie dabei Hand in Hand mit der A. R. arbeiten kann.

Wenn in dem gegenwärtigen Kriege je länger je mehr die Grundsätze durchbrochen worden sind, die das Ziel der Zukunft sein sollten, so trägt die D. R. keine Schuld daran.

Der A. R. ist es bekannt, wie von vornherein und in steigender Rücksichtslosigkeit Deutschlands Gegner darauf ausgegangen sind, unter Lossagung von allen Regeln des Völkerrechts und unter Mißachtung aller Rechte der Neutralen durch die völlige Lahmlegung des friedlichen Verkehrs zwischen Deutschland und den neutralen Ländern nicht sowohl die Kriegführung als vielmehr das Leben der deutschen Nation vernichtend zu treffen. Am 3. XI. v. J. hat England die Nordsee zum Kriegsgebiet erklärt und der neutralen Schiffahrt die Durchfahrt durch Legung schlechtverankerter Minen sowie durch Anhalten und Aufbringung der Schiffe aufs äußerste gefährdet und erschwert, so daß es tatsächlich neutrale Küsten und Häfen gegen alles Völkerrecht blockiert. Lange vor Beginn des Unterseebootkriegs hat England auch die legitime neutrale Schiffahrt nach Deutschland so gut wie völlig unterbunden. So wurde Deutschland zu dem Handelskrieg mit Unterseebooten gezwungen. Bereits am 16. XI. v. J. hat der englische Premierminister im Unterhause erklärt, daß es eine der Hauptaufgaben Englands sei, zu verhindern, daß Nahrungsmittel für die deutsche Bevölkerung über neutrale Häfen nach Deutschland gelangten. Seit dem 1. III. d. J. endlich nimmt England von den neutralen Schiffen alle nach Deutschland gehenden sowie alle von Deutschland kommenden Waren, auch wenn sie neutrales Eigentum sind, ohne weiteres weg. Wie seinerzeit die Buren, so soll jetzt das deutsche Volk vor die Wahl gestellt werden, ob es mit seinen Frauen und Kindern dem Hungertode erliegen oder seine Selbständigkeit aufgeben wolle.

Während uns so unsere Feinde laut und offen den Krieg ohne Gnade und bis zur völligen Vernichtung angesagt haben, führen wir den Krieg in der Notwehr für unsere nationale Existenz und um eines dauernd gesicherten Friedens willen. Den erklärten Absichten unserer Feinde und der von ihnen angewandten völkerrechtswidrigen Kriegführung haben wir den Unterseebootkrieg anpassen müssen.

Bei allen grundsätzlichen Bemühungen, neutrales Leben und Eigentum nach Möglichkeit vor Schädigung zu bewahren, hat die D. R. schon in der Denkschrift vom 4. II. rückhaltlos anerkannt, daß durch den Unterseebootkrieg Interessen der Neutralen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten. Aber ebenso wird auch die A. R. zu würdigen wissen, daß die K. R. in dem Daseinskampf, der Deutschland von seinen Gegnern aufgezwungen und angekündigt ist, die heilige Pflicht hat, alles, was irgend in ihrer Macht steht, zu tun, um das Leben der deutschen Untertanen zu schützen und zu retten. Wollte die K. R. diese ihre Pflichten versäumen, so würde sie sich vor Gott und der Geschichte der Verletzung

derjenigen Prinzipien höchster Humanität schuldig machen, die die Grundlage jedes Staatslebens sind.

Mit erschreckender Deutlichkeit zeigt der Fall der „Lusitania", zu welcher Gefährdung von Menschenleben die Art der Kriegführung unserer Gegner führt. Durch die unter Verheißung von Prämien erfolgte Anweisung an die britischen Handelsschiffe, sich zu armieren und die Unterseeboote zu rammen, ist in schärfstem Widerspruch mit allen Grundsätzen des Völkerrechts jede Grenze zwischen den Handels- und Kriegsschiffen verwischt, und sind die Neutralen, die die Handelsschiffe als Reisende benutzen, allen Gefahren des Krieges in erhöhtem Maße ausgesetzt worden. Hätte der Kommandant des deutschen Unterseeboots, welches die „Lusitania" vernichtete, Mannschaften und Reisende vor der Torpedierung ausbooten lassen, so hätte dies die sichere Vernichtung seines eigenen Bootes bedeutet. Nach allen bei der Versenkung viel kleinerer und weniger seetüchtiger Schiffe gemachten Erfahrungen war zu erwarten, daß ein so mächtiges Schiff, wie die „Lusitania", auch nach der Torpedierung lange genug über Wasser bleiben würde, um die Passagiere in die Schiffsboote gehen zu lassen. Umstände ganz besonderer Art, insonderheit das Vorhandensein großer Mengen hochexplosiver Stoffe an Bord, haben diese Erwartung getäuscht. Außerdem darf noch darauf hingewiesen werden, daß bei Schonung der „Lusitania" Tausende von Kisten mit Munition den Feinden Deutschlands zugeführt und dadurch Tausende deutscher Mütter und Kinder ihrer Ernährer beraubt worden wären.

In dem Geiste der Freundschaft, von der das deutsche Volk gegenüber der Union und ihren Bewohnern seit den ersten Tagen ihres Bestehens beseelt ist, wird die K. R. immer bereit sein, auch während des gegenwärtigen Krieges alles ihr Mögliche zu tun, um der Gefährdung des Lebens amerikanischer Bürger vorzubeugen.

Die K. R. wiederholt daher die Zusicherung, daß amerikanische Schiffe in der Ausübung der legitimen Schiffahrt nicht gehindert und das Leben amerikanischer Bürger auf neutralen Schiffen nicht gefährdet werden sollen.

Um unvorherzusehende, bei der Seekriegführung der Gegner Deutschlands mögliche Gefährdungen amerikanischer Passagierdampfer auszuschließen, werden die deutschen Unterseeboote angewiesen werden, solche durch besondere Abzeichen kenntlich gemachte und in angemessener Zeit vorher angesagte Passagierdampfer frei und sicher passieren zu lassen. Dabei gibt sich die K. R. allerdings der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die A. R. die Gewähr dafür übernimmt, daß diese Schiffe keine Konterbande an Bord haben. Die näheren Vereinbarungen für die unbehelligte Fahrt dieser Schiffe würden von den beiderseitigen Marinebehörden zu treffen sein.

Zur Schaffung ausreichender Reisegelegenheit für amerikanische Bürger über den Atlantischen Ozean stellt die D. R. zur Erwägung, die Zahl der verfügbaren Dampfer dadurch zu vermehren, daß eine angemessene, der genaueren Vereinbarung unterliegende Zahl neutraler Dampfer unter amerikanischer Flagge in den Passagierdienst unter den gleichen Bedingungen wie die vorgenannten amerikanischen Dampfer eingestellt wird.

Die K. R. glaubt annehmen zu dürfen, daß auf diese Weise ausreichende Gelegenheiten für amerikanische Bürger zur Reise über den Atlantischen Ozean geschaffen sind. Eine zwingende Notwendigkeit für amerikanische Bürger, in Kriegszeiten auf Schiffen unter feindlicher Flagge nach Europa zu reisen, dürfte demnach nicht vorliegen. Insbesondere vermag die K. R. nicht zuzugeben, daß

amerikanische Bürger ein feindliches Schiff durch die bloße Tatsache ihrer Anwesenheit an Bord zu schützen vermögen. Deutschland ist lediglich dem Beispiele Englands gefolgt, als es einen Teil der See zum Kriegsgebiet erklärte. Unfälle, die in diesem Kriegsgebiet Neutralen auf feindlichen Schiffen zustoßen sollten, könnten daher wohl nicht anders beurteil werden, als Unfälle, denen Neutrale auf dem Kriegsschauplatz zu Lande jederzeit ausgesetzt sind, wenn sie sich trotz vorheriger Warnung in Gefahr begeben.

Sollte sich jedoch die Erwerbung neutraler Passagierdampfer für die Amerikanische Regierung nicht in ausreichendem Umfange ermöglichen lassen, so ist die K. R. bereit, keine Einwendungen dagegen zu erheben, daß die A. R. vier Passagierdampfer feindlicher Flagge für den Passagierverkehr Nordamerika—England unter amerikanische Flagge bringt. Die Zusage für die „freie und sichere" Fahrt amerikanischer Passagierdampfer würde dann unter den gleichen Vorbedingungen auch auf diese früher feindlichen Passagierdampfer ausgedehnt werden.

Der Herr Präsident der V. St. hat in dankenswerter Weise sich zur Übermittlung und Anregung von Vorschlägen an die Großbritannische Regierung insonderheit wegen Änderung des Seekriegs bereit erklärt. Die K. R. wird stets von den guten Diensten des Herrn Präsidenten gern Gebrauch machen, und gibt sich der Hoffnung hin, daß seine Bemühungen sowohl im vorliegenden Falle wie auch für das große Ziel der Freiheit der Meere zu einer Verständigung führen werden.

Indem usw. (gez.) v. Jagow.

Anlage 24.

Antwort des amerikanischen Botschafters Gerard vom 23 VI. 1915 auf die deutsche Note vom 8. VII. 1915.

Im Auftrage meiner Regierung habe ich die Ehre, E. Exz. zu benachrichtigen, daß die Note der K. D. R. vom 8. VII. d. J. eine sorgfältige Prüfung durch die R. d. V. St. erfahren hat; die R. d. V. St. bedauert, sagen zu müssen, daß sie die Note sehr unbefriedigend gefunden hat, da sie es unterläßt, auf die eigentlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Regierungen einzugehen und keinen Weg weiß, auf dem die amerikanischen Grundsätze von Recht und Menschlichkeit in der ernsten den Streitgegenstand bildenden Angelegenheit zur Geltung gebracht werden können, vielmehr im Gegenteil eine teilweise Aufhebung jener Grundsätze vorschlägt, die diese dem Erfolg nach beseitigen würden.

Die R. d. V. St. vermerkt mit Genugtuung, daß die K. D. R. ohne Vorbehalt die Gültigkeit der Grundsätze anerkennt, auf denen die A. R. in den verschiedentlichen an die K. D. R. gerichteten Mitteilungen hinsichtlich der Verkündigungen eines Kriegsgebiets und der Verwendung von Unterseebooten gegen Handelsschiffe auf hoher See gestanden hat — nämlich des Grundsatzes, daß die hohe See frei ist, daß Charakter und Ladung eines Handelsschiffes festgestellt sein müssen, ehe es rechtmäßigerweise beschlagnahmt oder zerstört werden kann, und daß das Leben von Nichtkämpfern auf keinen Fall in Gefahr gebracht werden darf, es sei denn, daß das Schiff Widerstand leistet oder zu entfliehen versucht, nachdem es aufgefordert worden ist, sich der Durchsuchnng zu unterwerfen. Denn die Vergeltungshandlung eines Kriegführenden ist an und für sich ein Handeln außerhalb des Gesetzes, und die Verteidigung einer Maßnahme als Vergeltungsmaßnahme bedeutet das Zugeständnis, daß sie ungesetzlich ist.

Die R. d. V. St. ist jedoch bitter enttäuscht darüber, daß die K. D. R. sich in weitem Maße von der Verpflichtung zur Beobachtung dieser Grundsätze — selbst wo neutrale Schiffe in Frage kommen — entbunden erachtet infolge der Politik und der Praxis, die nach ihrer Ansicht Großbritannien in gegenwärtigem Kriege gegenüber dem neutralen Handel befolgt. Die K. D. R. wird unschwer verstehen, daß die R. d. V. St. die Politik der Großbritannischen Regierung hinsichtlich ihrer Verpflichtungen gegenüber einer neutralen Regierung nur mit der Großbritannischen Regierung selbst erörtern kann; auch muß sie daß Verhalten anderer kriegführenden Regierungen für jede Erörterung mit der K. D. R. über die ihrer Ansicht nach ernste und nicht zu rechtfertigende Mißachtung von Rechten amerikanischer Bürger durch deutsche Seebefehlshaber als unerheblich ansehen. Ungesetzliche und unmenschliche Handlungen, so gerechtfertigt auch immer sie einem Feinde gegenüber erscheinen mögen, von dem angenommen wird, daß er unter Verletzung von Recht und Menschlichkeit gehandelt hat, sind offenbar nicht zu verteidigen, wenn sie Neutrale ihrer anerkannten Rechte berauben, insbesondere wenn sie das Recht auf das Leben selbst verletzen. Wenn ein Kriegführender einem Feinde gegenüber nicht Vergeltung üben kann, ohne das Leben Neutraler und deren Eigentum zu schädigen, so sollten sowohl Menschlichkeit als Gerechtigkeit und eine angemessene Rücksicht auf die Würde der neutralen Mächte gebieten, daß das Verfahren eingestellt wird. Wird darauf bestanden, so würde dies unter solchen Umständen einen unverzeihlichen Verstoß gegen die Souveränität der betroffenen neutralen Völker bedeuten. Die R. d. V. St. ist nicht uneingedenk der außergewöhnlichen durch diesen Krieg geschaffenen Verhältnisse oder der grundlegenden Veränderungen der Umstände und der Arten des Handels, die durch den Gebrauch von Werkzeugen der Seekriegführung hervorgerufen worden sind, wie sie die Völker der Welt nicht im Auge haben konnten, als die geltenden Regeln des Völkerrechts festgelegt wurden. Die R. d. V. St. ist bereit, jede Seekriegführung walten zu lassen; sie kann jedoch nicht zugeben, daß ein wesentliches und grundlegendes Recht ihres Volkes wegen einer bloßen Änderung der Verhältnisse aufgehoben wird. Die Rechte der Neutralen in Kriegszeiten beruhen auf Grundsätzen, nicht auf Zweckmäßigkeit, und die Grundsätze sind unabänderlich. Pflicht und Obliegenheit der Kriegführenden ist es, einen Weg zu finden, ihnen die neuen Verhältnisse anzupassen.

Die Ereignisse der letzten zwei Monate haben klar gezeigt, daß es möglich und ausführbar ist, die Operationen der Unterseeboote, wie sie die Tätigkeit der K. D. Marine innerhalb des sogenannten Kriegsgebiets kennzeichnen, in wesentlicher Übereinstimmung mit den anerkannten Gebräuchen einer geordneten Kriegführung zu halten. Die ganze Welt hat mit Interesse und mit wachsender Genugtuung auf die Darlegung dieser Möglichkeit durch die deutschen Seebefehlshaber geblickt. Es ist mithin offenbar möglich, das ganze Verfahren bei Unterseebootsangriffen der Kritik, die es hervorgerufen hat, zu überheben und die Hauptursachen des Anstoßes zu beseitigen.

Angesichts des Umstandes, daß die K. R. die Gesetzwidrigkeit ihrer Handlungsweise zugab, indem sie zu deren Rechtfertigung das Recht der Vergeltung anführte, und angesichts der offenbaren Möglichkeit, die hergebrachten Regelu der Seekriegführung innezuhalten, vermag die R. d. V. St. nicht zu glauben, daß die K. R. noch länger davon absehen wird, das unbekümmerte Vorgehen ihres Seeoffiziers bei Versenkung der „Lusitania" zu mißbilligen oder Entschädigung für die Verluste an amerikanischen Menschenleben anzubieten, insoweit für zwed-

lose Vernichtung von Menschenleben durch eine ungesetzliche Handlung überhaupt Ersatz geleistet werden kann.

Die R. d. V. St. kann die Anregung der K. D. R. nicht annehmen, wonach bestimmte Schiffe gezeichnet werden und nach Vereinbarung auf den zurzeit widerrechtlich verbotenen Meeren frei fahren lassen sollen, wenn sie auch den freundschaftlichen Geist, in dem dieses Angebot gemacht ist, nicht verkennt. Gerade eine solche Vereinbarung würde stillschweigend andere Schiffe widerrechtlichen Angriffen aussetzen und würde eine Beeinträchtigung und demgemäß ein Aufgeben der Grundsätze bedeuten, für die die A. R. eintritt und die in Zeiten ruhiger Überlegung jede Nation als selbstverständlich anerkennen würde.

Die R. d. V. St. und die K. D. R. kämpfen für das gleiche große Ziel und sind lange zusammen eingetreten für Anerkennung eben jener Grundsätze, auf denen die R. d. V. St. jetzt so feierlich besteht. Sie kämpfen beide für die Freiheit der Meere. Die R. d. V. St. wird fortfahren, für diese Freiheit zu kämpfen, von welcher Seite auch immer sie verletzt werden möge, ohne Kompromiß und um jeden Preis. Sie ladet die K. D. R. zu praktischer Mitarbeit ein, im jetzigen Augenblick, wo diese Mitarbeit am meisten durchgesetzt und dieses große Ziel am schlagendsten und wirksamsten erreicht werden kann.

Die K. D. R. gibt der Hoffnung Ausdruck, daß dieses Ziel in gewissem Grade sogar vor dem Ende des gegenwärtigen Krieges erreicht werden möge. Dies kann geschehen. Die R. d. V. St. fühlt sich nicht nur verpflichtet, auf diesem Ziel, von wem auch immer es verletzt oder mißachtet werden mag, zum Schutze ihrer eigenen Bürger zu bestehen, sie ist auch aufs höchste daran interessiert, dieses Ziel zwischen den Kriegführenden selbst verwirklicht zu sehen, und hält sich jederzeit bereit, als gemeinsamer Freund zu handeln, dem der Vorzug zuteil wird, einen Weg vorzuschlagen.

Mittlerweile sieht sich die A. R. gerade wegen des großen Wertes, den sie auf die lange und ununterbrochene Freundschaft zwischen Volk und R. d. V. St. und Volk und R. D. legt, veranlaßt, bei der K. D. R. feierlichst auf der Notwendigkeit einer gewissenhaften Beobachtung der neutralen Rechte in dieser kritischen Angelegenheit zu bestehen. Die Freundschaft selbst drängt sie, der K. R. zu sagen, daß die R. d. V. St. eine Wiederholung von Handlungen, die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in Verletzung der neutralen Rechte begehen sollten, falls sie amerikanische Bürger betreffen, als vorsätzlich unfreundliche Akte betrachten müßte.

Anlage 25.

Deutsche Aufzeichnung vom 7. IX. 1915 über die „Arabic"-Angelegenheit, wurde in Notenform dem amerikanischen Botschafter in Berlin übergeben.

Am 19. v. M. hatte ein deutsches Unterseeboot etwa 60 Sm. südlich von Kinsale den englischen Dampfer „Dunzley" angehalten und war im Begriff, die Prise, nachdem die Besatzung das Schiff verlassen hatte, durch Geschützfeuer zu versenken. In diesem Augenblick sah der Kommandant einen größeren Dampfer in gerader Richtung auf sich zukommen. Dieser Dampfer, der — wie sich später herausstellte — mit der „Arabic" identisch war, wurde als feindlicher erkannt, da er keine Flagge und keine Neutralitätsabzeichen führte. Beim Herannahen änderte er seinen ursprünglichen Kurs, drehte dann wieder direkt auf das U-Boot zu; hieraus gewann der Kommandant die Überzeugung, daß der Dampfer die

Absicht habe, ihn anzugreifen und zu rammen. Um diesem Angriffe zuvorzukommen, ließ er das U-Boot tauchen und schoß einen Torpedo auf den Dampfer ab. Nach dem Schusse überzeugte er sich, daß sich die an Bord befindlichen Personen in 15 Booten retteten.

Nach seinen Instruktionen durfte der Kommandant die „Arabic" ohne Warnung und ohne Rettung der Menschenleben nur dann angreifen, wenn das Schiff entweder einen Fluchtversuch machte oder Widerstand leistete. Aus den Begleitumständen mußte er aber den Schluß ziehen, daß die „Arabic" einen gewaltsamen Angriff auf das Unterseeboot plante. Dieser Schluß lag um so näher, als er am 14. v. M., also wenige Tage vorher, in der Irischen See von einem großen anscheinend der britischen Royal Mail Steam Packet Company gehörigen Passagierdampfer, den er weder angegriffen noch angehalten hatte, schon aus weiterer Entfernung beschossen worden war.

Daß durch das Vorgehen des Kommandanten Menschenleben verloren gegangen sind, bedauert die D. R. auf das lebhafteste, insbesondere spricht sie dieses Bedauern der R. d. V. St. wegen des Todes amerikanischer Bürger aus. Eine Verpflichtung, hierfür Schadenersatz zu leisten, vermag sie indes selbst für den Fall nicht anzuerkennen, daß der Kommandant sich über die Angriffsabsicht der „Arabic" geirrt haben sollte. Sofern etwa über diesen Punkt zwischen der D. und der A. R. eine übereinstimmende Abfassung nicht zu erzielen sein sollte, wäre die D. R. bereit, die Meinungsverschiedenheit als eine völkerrechtliche Frage gemäß Artikel 38 des Haager Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle dem Haager Schiedsgericht zu unterbreiten; dabei setzt sie als selbstverständlich voraus, daß der Schiedsspruch nicht etwa die Bedeutung haben soll, eine generelle Entscheidung über die völkerrechtliche Zulässigkeit oder Unzulässigkeit des deutschen Unterseebootkriegs zu treffen.

Anlage 26.

Antwort der Britischen Regierung vom 14. XII. 1915 zum Baralong-Fall.

E. Exz.! Ich habe die Ehre gehabt, Ihre Mitteilungen vom 6. d. M. zu erhalten, der eine Denkschrift der D. R. über angebliche Vorkommnisse bei der am 19. VIII. d. J. erfolgten Vernichtung eines deutschen Unterseeboots und seiner Mannschaften durch S. M. H. Kr. „Baralong" beigefügt war.

Die D. R. gründet auf diese angeblichen Vorkommnisse die Forderung, daß der Kommandant und andere Beteiligte an Bord S. M. S. „Baralong" wegen Mordes zur Verantwortung gezogen und entsprechend bestraft werden.

S. M. R. nimmt mit großer Befriedigung, wenn auch mit einiger Überraschung, von dem seitens der D. R. zum Ausdruck gebrachten Verlangen Kenntnis, wonach die Grundsätze einer gesitteten Kriegsführung innegehalten werden müßten und eine entsprechende Strafe diejenigen treffen sollte, die jene vorsätzlich mißachteten; allerdings war bei dem Vorfall, der die D. R. plötzlich daran erinnert hat, daß es solche Grundsätze gibt, die angeblichen Verbrecher diesmal Briten und nicht Deutsche. S. M. R. glaubt indes nicht einen Augenblick, daß es die Absicht sein kann, den Bereich einer gerichtlichen Untersuchung, die man einzuleiten für gut befindet, unbillig einzuschränken.

Es ist nun einleuchtend, daß es der Gipfel der Ungereimtheit sein würde, den Fall der „Baralong" für eine Einzeluntersuchung auszusondern. Gesetzt den Fall, daß die Aussagen, auf die sich die D. R. stützt, richtig wären (und S. M. R.

hält sie nicht für richtig), so würde die Anschuldigung gegen den Kommandanten und die Mannschaft der „Baralong" doch unbedeutend sein im Vergleich zu den Verbrechen, die von deutschen Offizieren zu Lande und zu Wasser gegen Kämpfer und Nichtkämpfer vorsätzlich begangen zu sein scheinen.

Zweifellos wird die D. R. geltend machen, daß die große Menge solcher Anschuldigungen einen mit deren Untersuchung befaßten Gerichtshof derart überlasten würde, daß der Endzweck des Gerichtsverfahrens gänzlich vereitelt würde. Wenn z. B. eine ganze Armee des Mordes, der Brandstiftung, der Plünderung und der Begehung von Gewalttätigkeiten beschuldigt wird, so ist es offenbar unmöglich, jedem Einzelnen, der an diesem Verbrechen beteiligt ist, eine besondere Untersuchung zu widmen. Diese rein praktischen Erwägungen können nicht übersehen werden und S. M. R. erkennt ihr Gewicht an. Sie würde deshalb zunächst bereit sein, die gerichtliche Untersuchung auf die den deutschen und britischen Seeoffizieren zur Last gelegten Verbrechen zu beschränken; und wenn selbst diese Einschränkung für unzureichend erachtet wird, würde sie sich begnügen können, die Aufmerksamkeit auf drei Ereignisse zur See zu richten, die während derselben 48 Stunden vorgefallen sind, während deren die „Baralong" das Unterseeboot versenkte und die „Nicosian" rettete.

Der erste Vorfall bezieht sich auf ein deutsches Unterseeboot, das einen Torpedo auf die „Arabic" abfeuerte und sie versenkte. Keine Warnung wurde dem Handelsschiffe gegeben; keine Anstrengungen wurden gemacht, um die Mannschaft, die sich nicht wehrte, zu retten; 47 Nichtkämpfer wurden unbarmherzig in den Tod getrieben. Es wird behauptet, daß diese barbarische Tat, von gleichem vollständigem Einklang mit der früheren Politik der D. R., den kurz zuvor erlassenen Anordnungen widersprach. Dies würde, wenn es wahr ist, die Verantwortung des U-Bootkommandanten nur erhöhen. Aber S. M. R. hat keine Nachricht erhalten, die erkennen ließe, daß die Behörden die Richtlinie verfolgt hätten, die sie im Falle der Besatzung der „Baralong" empfehlen, nämlich daß sie den U-Bootkommandanten wegen Mordes zur Verantwortung gezogen hätten.

Der zweite Vorfall ereignete sich am selben Tage. Ein deutscher Zerstörer fand ein britisches U-Boot, das an der dänischen Küste gestrandet war. Das U-Boot war nicht etwa von dem Zerstörer dorthin verfolgt worden; es befand sich in neutralen Gewässern und war unfähig zum Angriff wie zur Verteidigung. Der Zerstörer feuerte auf das U-Boot und als die Mannschaft an Land zu schwimmen suchte, feuerte der Zerstörer auf diese, mit keinem andern ersichtlichen Zweck, als einen hilflosen Feind zu vernichten. Hier konnte heißes Blut nicht als Entschuldigung angegeben werden; die Mannschaft des britischen U-Boots hatte nichts getan, um die Wut des Gegners zu entfesseln. Sie hatte nicht kurz zuvor 47 unschuldige Nichtkämpfer ermordet. Sie hatte nicht von einem deutschen Schiff Besitz ergriffen oder eine deutsche Interessen schädigende Tat begangen. Soweit S. M. R. die Tatsachen bekannt sind, haben die Offiziere und die Mannschaften des Zerstörers ein Verbrechen gegen die Menschlichkeit und die Kriegsgesetze begangen, das einer gerichtlichen Untersuchung zum mindesten ebenso wert ist, wie jedes andere Verbrechen, das sich im Laufe des gegenwärtigen Seekriegs ereignet hat.

Der dritte Vorfall fand etwa 48 Stunden später statt. Der Dampfer „Ruel" wurde von einem deutschen U Boot angegriffen. Das Schiff, das keinen Widerstand geleistet hatte, begann zu sinken, die Mannschaft stieg in die Rettungsboote, und während sie sich zu retten versuchte, wurde auf beide mit Schrapnells

und aus Gewehren geschossen. Ein Mann wurde getötet, 8 andere, darunter der Kapitän, wurden schwer verwundet. Das geschworene Zeugnis, auf das sich diese Feststellung stützt, läßt nicht den geringsten Grund erkennen, der diese kaltblütige und feige Grausamkeit rechtfertigen könnte.

Es scheint S. M. R., daß diese drei der Zeit nach fast zusammentreffenden und in ihrer Art wenig verschiedenen Fälle zugleich mit dem Falle „Baralong" vor ein unparteiisches Gericht, z. B. vor einen aus Offizieren der Marine der V. St. v. A. zusammengesetzten Gerichtshof gebracht werden sollten. Wenn dem zugestimmt wird, würde S. M. R. alles in ihrer Macht Stehende veranlassen, um die Untersuchung zu fördern und ihre Schuldigkeit zu tun, indem sie weitere Schritte ergreift, wie sie durch die Gerechtigkeit und die Feststellungen des Gerichts geboten erscheinen.

S. M. R. hält es nicht für erforderlich, eine Antwort auf die Unterstellung zu geben, daß die Brit. Reg. sich der Unmenschlichkeit schuldig gemacht habe. Gemäß den letzten maßgeblichen Aufstellungen beträgt die Zahl der oft unter den größten Schwierigkeiten und Gefahren vom Tode des Ertrinkens geretteten deutschen Seeleute 1150. Die Deutsche Marine kann keine solche Zahl aufweisen, vielleicht aus Mangel an Gelegenheit.

Ich habe die Ehre usw. (gez.) Crewe.

Anlage 27.

Erwiderung der D. R. v. 10. 1. 1916 auf die Erklärungen der V. R. v. 14. XII. 1915 zu der deutschen Denkschrift über den „Baralong"-Fall.

Die V. R. hat die deutsche Denkschrift über den Baralong-Fall dahin beantwortet, daß sie einerseits die Richtigkeit der ihr von der Deutschen Regierung mitgeteilten Tatsachen in Zweifel zieht, andererseits gegen die deutschen Streitkräfte zu Lande und zu Wasser den Vorwurf erhebt, vorsätzlich ungezählte Verbrechen wider das Völkerrecht und die Menschlichkeit begangen zu haben, die keine Sühne erfahren hätten und denen gegenüber die angebliche Straftat des Kommandanten und der Mannschaft der Baralong völlig zurücktrete. Für diesen Vorwurf hat die V. R. keinerlei Beweise beigebracht, sondern sich darauf beschränkt, ohne Mitteilung irgendwelcher Belege drei im Seekrieg vorgekommene Einzelfälle anzuführen, wo deutsche Offiziere völkerrechtswidrige Grausamkeiten verübt haben sollten. Die V. R. schlägt vor, diese Fälle durch einen aus amerikanischen Marineoffizieren bestehenden Gerichtshof untersuchen zu lassen, und ist unter dieserVoraussetzung bereit, dem bezeichneten Gerichtshof auch den Baralong-Fall zu unterbreiten.

Die D. R. legt die schärfste Verwahrung ein gegen die unerhörten und durch nichts bewiesenen Anschuldigungen der V. R. gegen die deutsche Armee und die deutsche Marine, sowie gegen die Unterstellung, als ob die deutschen Behörden etwaige zu ihrer Kenntnis gelangten Straftaten solcher Art unverfolgt gelassen habe. Die deutsche Armee und die deutsche Marine beobachten auch im gegenwärtigen Kriege die Grundsätze des Völkerrechts und der Menschlichkeit, und die leitenden Stellen halten streng darauf, daß alle dagegen etwa vorkommenden Verstöße genau untersucht und nachdrücklich bestraft werden.

Auch die drei von der V. R. aufgeführten Fälle sind seinerzeit durch die zuständigen deutschen Behörden einer eingehenden Untersuchung unterzogen

worden. Dabei hat sich zunächst in dem Falle der Versenkung des britischen Dampfers „Arabic" durch ein deutsches Unterseeboot ergeben, daß der Kommandant des Unterseeboots nach Lage der Umstände die Überzeugung gewinnen mußte, der Dampfer sei im Begriff, sein Fahrzeug zu rammen; er glaubte daher in berechtigter Notwehr zu handeln, als er seinerseits zum Angriff auf das Schiff überging. Der weiter angeführte Fall des Angriffs eines deutschen Torpedobootszerstörers auf ein britisches Unterseeboot in den dänischen Hoheitsgewässern hat sich in der Weise abgespielt, daß es in diesen Gewässern zwischen den beiden Kriegsschiffen zum Kampfe gekommen ist, und daß sich dabei das Unterseeboot durch Geschützfeuer gewehrt hat; daß bei dem Angriff die dänische Neutralität verletzt worden ist, wird von der V. R. um so weniger geltend gemacht werden können, als die britischen Seestreitkräfte in einer Reihe von Fällen deutsche Schiffe in neutralen Gewässern angegriffen haben. In dem Fall der Vernichtung des britischen Dampfers „Ruel" endlich hat das deutsche Unterseeboot lediglich die von der D. R. im Februar 1915 angekündigten Vergeltungsmaßnahmen zur Anwendung gebracht; diese Maßnahmen entsprechen dem Völkerrecht, da England bemüht ist, durch die völkerrechtswidrige Lahmlegung des legitimen Seehandels der Neutralen mit Deutschland diesem jede Zufuhr abzuschneiden und damit das deutsche Volk der Aushungerung preiszugeben, gegenüber völkerrechtswidrigen Handlungen aber Vergeltung geübt werden darf. In allen drei Fällen hatten es die deutschen Seestreitkräfte nur auf die Zerstörung der feindlichen Schiffe, keineswegs aber auf die Vernichtung der sich rettenden wehrlosen Personen abgesehen; die entgegenstehenden Behauptungen der V. R. müssen mit aller Entschiedenheit als unwahr zurückgewiesen werden.

Das Ansinnen der V. R., die erwähnten drei Fälle gemeinsam mit dem Baralong-Fall durch einen aus amerikanischen Marineoffizieren gebildeten Gerichtshof untersuchen zu lassen, glaubt die D. R. als unannehmbar ablehnen zu sollen. Sie steht auf dem Standpunkt, daß die gegen Angehörige der deutschen Streitmacht erhobenen Beschuldigungen von den eigenen zuständigen Behörden untersucht werden müssen, und daß diese jede Gewähr für eine unparteiische Beurteilung und gegebenenfalls auch für eine gerechte Bestrafung bieten. Ein anderes Verlangen hat sie auch gegenüber der V. R. in dem Baralong-Fall nicht gestellt, wie sie denn keinen Augenblick daran zweifelt, daß ein aus britischen Seeoffizieren zusammengesetztes Kriegsgericht den feigen und heimtückischen Mord gebührend ahnden würde. Dieses Verlangen war aber um so berechtigter, als die der V. R. vorgelegten eidlichen Aussagen amerikanischer, also neutraler Zeugen die Schuld des Kommandanten und der Mannschaft der „Baralong" so gut wie außer Frage stellten.

Die Art, wie die V. R. die deutsche Denkschrift beantwortet hat, entspricht nach Form und Inhalt nicht dem Ernst der Lage und macht es der D. R. unmöglich, weiter mit ihr in dieser Sache zu unterhandeln. Die D. R. stellt daher als Endergebnis der Verhandlungen fest, daß die V. R. das berechtigte Verlangen auf Untersuchung des Baralong-Falls unter nichtigen Vorwänden unerfüllt gelassen und sich damit für das dem Völkerrecht wie der Menschlichkeit Hohn sprechende Verbrechen selbst verantwortlich gemacht hat. Offenbar will sie den deutschen Unterseebooten gegenüber eine der ersten Regeln des Kriegsrechts, nämlich außer Gefecht gesetzte Feinde zu schonen, nicht mehr innehalten, um sie so an der Führung des völkerrechtlich anerkannten Kreuzerkriegs zu verhindern.

Nachdem die V. R. eine Sühnung des empörenden Vorfalls abgelehnt

hat, sieht sich die D. R. genötigt, die Ahndung des ungesühnten Verbrechens selbst in die Hand zu nehmen und die der Herausforderung entsprechenden Vergeltungsmaßregeln zu treffen.

Anlage 28.

Schlußwort der D. R. zum „Baralong"-Fall vom 31. Juli 1916.

Die D. R. hatte in ihrer Erwiderung auf die Erklärungen der B. R. zu der deutschen Denkschrift über den Baralong-Fall vom 10. I. d. J. den Standpunkt eingenommen, daß es für sie im Hinblick auf die empörende Haltung der B. R. nicht möglich sei, weiter mit ihr über diesen Fall zu unterhandeln; sie hat zu gleicher Zeit angekündigt, daß sie nunmehr selbst der Herausforderung entsprechende Vergeltungsmaßregeln treffen werde.

In ihrer letzten Antwort glaubt die B. R. über den Mord, den der Kapitän der „Baralong" an der wehrlosen Mannschaft des deutschen Unterseeboots begangen hat, mit dem bloßen Hinweis auf die Unzuverlässigkeit der Aussagen eines Zeugen, dessen Namen sie nicht einmal angibt, hinweggehen zu können. Dagegen stützt sie sich für die von ihr mit dem „Baralong"-Fall in Zusammenhang gebrachten drei Fälle angeblicher, von deutschen Seestreitkräften begangenen Grausamkeiten lediglich auf haltlose Behauptungen, ohne dafür irgendwelches Material beizubringen. Die D. R. kann diese Behauptungen auf Grund der eidlichen Aussagen und dienstlichen Meldungen der zur Sache vernommenen Zeugen nur mit Entrüstung zurückweisen. Was aber den „Baralong"-Fall betrifft, so muß nochmals mit aller Schärfe darauf hingewiesen werden, daß sich die B. R. trotz des ihr mitgeteilten Materials geweigert hat, selbst eine Untersuchung einzuleiten; damit hat sie anerkannt, daß sie es nicht wagen kann, den Fall vor ein Gericht der eignen Standesgenossen der Beschuldigten zu bringen.

Die D. R. hat sich hiernach ihrer Ankündigung entsprechend genötigt gesehen, die Ahndung des ungesühnten Verbrechens selbst in die Hand zu nehmen. Eine Vergeltung der Untaten der britischen Seeleute im „Baralong"-Fall mit Maßnahmen gleicher Art, etwa durch Erschießen britischer Kriegsgefangener, hat sie selbstverständlich abgelehnt. Aber die deutschen Luftschiffe werden das englische Volk davon überzeugt haben, daß Deutschland in der Lage ist, die von den Offizieren und den Mannschaften der „Baralong" begangenen Straftaten nicht ungesühnt zu lassen. Wenn früher die unvermeidliche Gefährdung der Zivilbevölkerung bei Verwendung der deutschen Zeppeline für militärische Zwecke besondere Berücksichtigung fand, so konnten angesichts des „Baralong"-Mordes solche Rücksichten nicht mehr durchgreifen; England gegenüber wird seitdem die Waffe des Luftschiffs innerhalb der Grenzen des Völkerrechts rücksichtslos ausgenutzt. Bei jedem Luftschiff, das auf London oder auf andere verteidigte oder Anlagen militärischen Charakters enthaltende Städte seine zerstörenden Bomben abwirft, soll England sich des „Baralong"-Falls erinnern.

Anlage 29.

Erwiderung der Brit. Reg. vom 25. 11. 1916 auf die weitere Denkschrift der D. R. über den „Baralong"-Fall.

S. M. R. beabsichtigt zurzeit nicht die von ihr in ihrer letzten Note gegen das deutsche Heer und die deutsche Marine vorgebrachten und von der D. R.

in ihrer Note vom 10. 1. zurückgewiesenen allgemeinen Anschuldigungen von Unmenschlichkeit zu erörtern. Diese Anschuldigungen sind geprüft worden; nach Ansicht S. M. R. sind sie bewiesen; nur wenige außerhalb der Grenzen Deutschlands werden ihre allgemeine Richtigkeit irgendwie in Zweifel ziehen. Immerhin ist es nicht nötig, daß jetzt weiter darauf eingegangen wird.

Eine unverzügliche Richtigstellung scheint indes die in der Verbalnote gegebene Darstellung der drei zu gleicher Zeit mit dem „Baralong"-Zwischenfall von deutschen Kriegsschiffen verübten Gewaltakte zu verlangen. Es wird in der Verbalnote versichert, daß alle drei Fälle von den deutschen Behörden einer „eingehenden Untersuchung" unterzogen worden sind und daß nach dem Ergebnis dieser eingehenden Untersuchung den in Betracht kommenden deutschen Offizieren keinerlei Vorwurf zu machen ist. Eine so überraschende Folgerung verlangt eine Nachprüfung.

Der erste Fall ist der der „Arabic". Die in der Verbalnote enthaltene Darstellung dieses Falles unterstellt, daß der Passagierdampfer der Angreifer war, daß das U-Boot, das ihn torpedierte, in Notwehr gehandelt hat und daß 49 Zivilpersonen, Männer, Frauen und Kinder leider umgekommen sind, weil ein allzu kriegerisches Passagierschiff grundlos ein harmloses Kriegsschiff angegriffen hat.

Zu dieser Darstellung darf bemerkt werden, daß sie nicht nur an sich unwahrscheinlich ist, sondern daß sie auch geradezu im Widerspruch zu den in den Händen S. M. R. befindlichen Beweismaterial steht — einem Beweismaterial, das von einer großen Zahl unabhängiger und glaubwürdiger Zeugen geliefert worden ist. Welches sind die Gegenbeweise, auf die sich die D. R. stützt? Ist der Kapitän des U-Boots wegen Mordes zur Untersuchung gezogen worden? Ist er überhaupt wegen einer nach deutscher Ansicht nicht verdienstlichen Handlung angeklagt worden? — Wenn er, wie S. M. R. annimmt, die „Arabic" ohne vorherige Warnung versenkt hat, steht dann die D. R. wenigstens insoweit auf dem Standpunkte der übrigen Welt, als sie die Handlung für ein Verbrechen ansieht? — Und wenn dem so ist, warum zögert sie dann, auch die Versenkung der „Lusitania" zu verurteilen? — Wenn aber nicht, warum dann überhaupt den Fall der „Arabic" untersuchen?

Das nächste Beispiel deutschen Vorgehens, auf das sich die Verbalnote bezieht, ist der Fall des an der dänischen Küste gestrandeten und von einem deutschen Zerstörer beschossenen britischen U-Boots. Das Ergebnis der „eingehenden Untersuchung" dieses Falles hat die deutschen Behörden davon überzeugt, daß das Beschießen des gestrandeten und hilflosen Schiffs nur der Schlußakt eines Kampfes zwischen dem Zerstörer und dem U Boot gewesen ist. S. M. R. wird es schwer zu glauben, daß diese Darstellung auf dem Bericht eines verantwortlichen deutschen Offiziers beruht. Jedenfalls ist sie völlig unwahr. Es hat kein Kampf stattgefunden; das britische U-Boot ist vier Stunden vor dem Angriff der deutschen Zerstörer aufgelaufen; es war gänzlich wehrlos und seine Schiffsmannschaft wurde bei dem Versuch, sich zu retten, im Wasser aus Maschinengewehren und mit Schrapnellen beschossen. Der Vorfall hat sich in Anwesenheit dänischer Torpedobootszerstörer abgespielt, es kann durch überreichliche britische und neutrale Zeugnisse klargestellt werden; der wahre Sachverhalt ist außer Frage. Welchen Wert sollen wir hiernach „einer eingehenden Untersuchung" beimessen, wenn sie von deutschen Behörden ausgeht?

Bei dem letzten in der Verbalnote angeführten Fall — dem „Ruel"-Fall — scheint die D. R. die von S. M. R. in ihrer früheren Note gezogenen Schluß-

folgerungen völlig mißverstanden zu haben. Die D. R. bestreitet, daß das U-Boot bei der Zerstörung der „Ruel" etwas weiteres getan habe, als was, in die Praxis umgesetzt, sie als rechtlich erlaubte Anwendung von Vergeltungsmaßregeln gegen die Unterbindung des deutschen Handels seitens Großbritannien ansieht. S. M. R., die in keiner Weise die seitens der D. R. angekündigten und verteidigten allgemeinen Grundsätze teilt, fühlt sich zu der Erklärung verpflichtet, daß es nicht die allgemeinen Grundsätze waren, deren Untersuchung sie von dem vorgeschlagenen Gerichtshof wünschte. Ein Handelsschiff ohne Prüfung, ob es sich um eine rechtmäßige Prise handelt, zu versenken, Passagiere und Mannschaften zu zwingen, ihr Schiff zu verlassen und alle Härten und Gefahren einer Reise in offenen Booten auf stürmischer See zu erleiden, erscheint S. M. R. immer rechtswidrig, oft grausam und mitunter mörderisch. Ein solches Verfahren stellt nichtsdestoweniger das „Hochwasserzeichen" deutscher Menschlichkeit bei der Führung des U-Bootkrieges dar, und es war nicht deshalb beabsichtigt, den Fall einem Gerichtshof zu unterbreiten, der bestimmt sein sollte, drei gleichzeitige Untaten von besonderer Grausamkeit zu untersuchen. Zu diesen Untaten gehörte die Behandlung, die der „Ruel" zuteil wurde. Sie bestand nicht lediglich darin, daß die Mannschaft gezwungen wurde, sich in die Boote zu begeben, sondern darin, daß auf sie nachher mit Schrapnellen und Gewehren gefeuert wurde. Ein Mann wurde getötet, der Kapitän und 7 Leute wurden schwer verwundet. Es wird sich kaum ein Fall finden lassen, in dem die Menschlichkeitsgebote und Kriegsgesetze grundloser und roher verletzt worden sind. Hinsichtlich dieses Falles wird von der D. R. nicht einmal behauptet, daß etwas wie eine „eingehende Untersuchung" oder überhaupt eine Untersuchung eingeleitet worden ist; und wenn auch nach allem, was bereits in dieser Note gesagt worden ist, der Schaden nicht erheblich erscheint, so bietet er doch sicherlich einen Grund mehr, alle diese Fälle einem unparteiischen Gerichtshof zu unterbreiten, wie ihn S. M. R. vorgeschlagen hat.

In der Tat, je mehr man sich mit diesem Vorschlag beschäftigt, desto erwünschter erscheint er. Denn während die Untersuchungen, welche die D. R. hinsichtlich der deutschen Gewalttätigkeiten angestellt zu haben behauptet, augenscheinlich wertlos sind, sind ihre Schlüsse in Ansehung des „Baralong"-Falls nicht nur ganz unvereinbar mit denjenigen, zu denen S. M. R. gelangt ist, sondern sie beruhen auch auf Feststellungen, die unter sich gänzlich voneinander abweichen. Beiläufig darf dazu bemerkt werden, daß der einzige Zeuge, dessen Aussagen die britischen Marinebehörden in der Lage gewesen sind, zu prüfen, nicht einmal auf See war, als sich die Vorgänge abspielten, deren Augenzeuge er gewesen zu sein behauptet.

Unter diesen Umständen erscheint es im höchsten Grade angebracht, daß eine so vollständige und unparteiische Untersuchung der vier zeitlich zusammentreffenden Fälle, um die es sich in dem vorliegenden Schriftwechsel handelt, eingeleitet wird, daß die Welt in die Lage versetzt wird, sich über die deutsche und die britische Kriegführung ein Urteil zu bilden. Sollte die D. R. nach Abschluß dieser begrenzten Untersuchung ihre Ausdehnung wünschen, so würde S. M. R. den Vorschlag willkommen heißen.

In der deutschen Note ist noch eine weitere Feststellung enthalten, die zu eine Bemerkung herausfordert. Im vorletzten Absatz wird u. a. behauptet, daß die Brit. Reg. „offenbar den deutschen U-Booten gegenüber eine der ersten Regeln des Kriegsrechts, nämlich außer Gefecht gesetzte Feinde zu schonen, nicht mehr innehalten will".

Die D. R. befindet sich in einem Irrtum. Nach S. M. R. Dafürhalten ist zwar die deutsche Art der Führung des U-Bootkrieges barbarisch und rechtswidrig, auch haben deutsche Seeleute auf Befehl ihrer Regierung offene Städte beschossen, haben unbarmherzig Männer, Frauen und Kinder — Neutrale sowohl als Kriegführende — ertrinken lassen; endlich hat die deutsche Presse den Taten der deutschen Seeleute lauten Beifall gezollt, niemals aber ist es die Absicht der britischen Admiralität gewesen, diese Taten dadurch zu vergelten, daß einem außer Gefecht gesetzten Feinde Pardon verweigert wird. Selbst wenn dies der Fall wäre, würden doch weder die D. R. noch das deutsche Volk berechtigten Grund zur Klage haben. Nicht um sich herauszustreichen, weist die Admiralität den Vorwurf zurück. Sie weist ihn zurück, weil er ihrer Meinung nach mit den Überlieferungen des Dienstbetriebes, für den sie verantwortlich ist, unvereinbar ist. Einen sich ergebenden Feind zu vernichten, ist niemals in der britischen Flotte üblich gewesen; sie beabsichtigt auch nicht, ihre Kriegführung nur deswegen zu ändern, weil sie mit Gegnern zu tun hat, deren Ansichten von Ehre und Menschlichkeit von ihren eigenen verschieden sind.

Anlage 30.

Die Instruktionen der Britischen Admiralität für bewaffnete britische Kauffahrteischiffe.

London, den 3. III. 1916.

Anläßlich der deutschen Denkschrift über die Behandlung bewaffneter Kauffahrer hat die Admiralität in extenso die Instruktionen für die britischen Handelsschiffe, die zur Verteidigung bewaffnet sind, veröffentlicht. Die Instruktionen tragen das Daum des 20. X. 1915, die wichtigsten Sätze daraus sind folgende:

„Das Recht von Handelsschiffen, sich gegen Durchsuchungen gewaltsam zur Wehr zu setzen und zu ihrer Selbstverteidigung zu kämpfen, wird im Völkerrecht anerkannt und dem deutschen Prisengesetz in einem Zusatz vom Juni 1914, also zu einer Zeit, wo bekannt war, daß eine Anzahl Schiffe zur Verteidigung bewaffnet wurden, ausdrücklich zugegeben. Die Bewaffnung geschieht ausschließlich zu dem Zweck, bei einem Angriff durch ein bewaffnetes Fahrzeug Widerstand zu leisten und darf nicht zu irgendeinem andern Zweck gebraucht werden. Die Schiffe müssen, ehe sie das Feuer eröffnen, die britische Flagge hissen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß feindliche U-Boote zuweilen Handelsschiffe ohne vorherige Warnung angegriffen haben. Es ist deshalb wichtig, daß diesen Fahrzeugen und den Flugzeugen nicht gestattet wird, sich bis auf einen Abstand zu nähern, von dem aus ohne Warnung und mit fast unbedingter Sicherheit des Erfolges ein Torpedo lanciert oder eine Bombe geworfen werden kann. Die U-Boote Englands und seiner Bundesgenossen haben den Befehl erhalten, sich keinem Kauffahrer zu nähern. Infolgedessen kann man annehmen, daß jedes U-Boot und jede Flugmaschine, die absichtlich auf Handelsschiffe zufahren oder sie verfolgen, dies in feindlicher Absicht tun. In solchen Fällen kann das Handelsschiff das Feuer zur Selbstverteidigung eröffnen, um vorzubeugen, daß das feindliche Fahrzeug oder die Flugmaschine sich auf einen Abstand nähere, in dem Verteidigung gegen einen plötzlichen Bomben- oder Torpedoangriff unmöglich wäre. Ein bewaffnetes Handelsschiff, das der Mannschaft eines andern in Seenot befindlichen Schiffes zu Hilfe kommt, soll keinen Kampf mit irgendeinem feindlichen Fahrzeug suchen, auch dann nicht, wenn es selbst angegriffen wird. Dabei

kann aber das Feuer zur Selbstverteidigung eröffnet werden. Man soll sich daran erinnern, daß die Flagge kein Beweis für die Nationalität ist. Deutsche U-Boote und bewaffnete Kauffahrer haben häufig die britische Flagge oder die einer verbündeten oder neutralen Macht verwendet, um sich unentdeckt zu nähern. Wenn die Benutzung einer Maskierung und einer falschen Flagge, um der Gefangennahme zu entgehen, eine legitime Kriegslist ist, so könnte ihre Anwendung bei bewaffneten Handelsschiffen, die für die Verteidigung bewaffnet sind, doch leicht zu einer falschen Auffassung führen. Diesen Schiffen ist es deshalb verboten, irgendeine Maskierung zu gebrauchen, die zur Folge haben könnte, daß man sie für neutrale Schiffe hält." Die Admiralität bemerkt dazu: „Diese Instruktionen, die gegenwärtig gelten, sind die letzte Ausgabe. Es wurden mehrere aufeinander folgende Vorschriften erlassen, aber nicht, weil die Politik geändert wurde. Diese ist immer gleich geblieben. Es handelt sich nur darum, den Wortlaut zu verbessern und den rein defensiven Zweck der Bewaffnung der Handelsschiffe mit größerer Deutlichkeit zu betonen. Die Admiralität hat es infolge der falschen Deutung dieser Instruktionen und infolge der sehr gezwungenen Auslegung der durch die D. R. von früheren Instruktionen angeführten Teile für wünschenswert erachtet, diese Instruktionen in extenso zu veröffentlichen, um die Besorgnisse der Neutralen zu zerstreuen."

Von zuständiger Seite wird hierzu mitgeteilt:

1. Nachdem England drei Wochen lang geflissentlich versucht hat, die Existenz geheimer Angriffsbefehle in Zweifel zu ziehen, kann die britische Admiralität jetzt anscheinend nicht mehr umhin, den Inhalt der deutschen Denkschrift vom 8. II. 1916 zu bestätigen. Sie veröffentlicht allerdings Instruktionen, die angeblich am 20. X. 1915 erlassen sein sollen. Der Dampfer „Woodfield", ein Transportdampfer der britischen Admiralität, auf dem die deutscherseits veröffentlichten britischen Instruktionen gefunden worden sind, hat aber England erst am 26. X. 1915 verlassen und hatte dennoch Instruktionen vom 31. V. 1915 an Bord! Die britische Admiralität wird sich also nicht wundern dürfen, wenn man vorläufig annimmt, daß diese angeblich vom 20. X. 1915 stammenden neuen Instruktionen erst jetzt angefertigt sind. Politische Gründe haben es außerdem offenbar gleichzeitig wünschenswert erscheinen lassen, diese neuen Befehle gegenüber den früheren Befehlen in der Fassung abzumildern oder, wie die englische Admiralität es auszudrücken beliebt, sie zu „verbessern". Das Urteil über diese „Verbesserungsversuche" und die angeblich falsche deutsche Interpretation wollen wir getrost den Neutralen überlassen, die ja die Photographien der deutscherseits aufgefundenen Befehle bereits lange in Händen haben.

2. Es ist unwahr, daß die Anlage zur deutschen Prisenordnung vom 4. VI. 1914 dem Handelsschiff ein Widerstandsrecht zugesteht. Der in Frage kommende Satz lautet: „Leistet ein bewaffnetes feindliches Kauffahrteischiff bewaffneten Widerstand gegen prisenrechtliche Maßnahmen, so ist dieser mit allen Mitteln zu brechen." Wenn dann weiter bestimmt wird, daß die Besatzung als kriegsgefangen zu behandeln ist, so ist dies lediglich aus Billigkeitsrücksichten geschehen, um die Besatzung nicht leiden zu lassen für das Befolgen der völkerrechtswidrigen Anweisungen ihrer Vorgesetzten. Dagegen bestimmt der Befehl, daß Passagiere, die sich an dem Widerstand beteiligen, als Seeräuber behandelt werden. Die Frage, wie ein Kauffahrteischiff zu behandeln ist, das gegen Kriegsschiffe angriffsweise von seinen Waffen Gebrauch macht, ist in dem Befehl über-

haupt nicht berührt; Handelsschiffen gegenüber wird solches Vorgehen ausdrücklich als Seeraub bezeichnet. Es gehört schon die ganze Verdrehungskunst der Engländer dazu, um aus diesem klaren Satz herauszulesen, Deutschland habe das Recht anerkannt, daß Handelsschiffe sich gewaltsam zur Wehr setzen und zu diesem Zweck sogar zum Angriff übergehen dürften.

3. Die neuen Instruktionen enthalten nun ebenfalls den Befehl zum Angriff auf jedes in Sicht kommende U-Boot. Der Versuch, diesen befohlenen Angriff zu einer Verteidigungsmaßnahme zu stempeln, ist mehr wie dürftig. Wie verträgt sich übrigens dieser Befehl mit der feierlichen Zusicherung der Englischen Regierung in Washington, wonach britische Handelsschiffe niemals feuern werden, wenn nicht zuvor auf sie gefeuert worden ist?

Ausdrücklich sei schließlich noch festgestellt, daß die britische Admiralität lediglich auf Grund der von ihr aufgestellten allgemeinen Vermutung, daß jedes in Sicht kommende U-Boot feindliche Absichten habe, ihren bewaffneten Handelsschiffen den Befehl zum sofortigen Angriff gegeben hat. In keiner Weise konnte die Schlußfolgerung des deutschen Weißbuchs besser bestätigt werden, wo gesagt ist: hiernach ist klargestellt, daß die bewaffneten englischen Kauffahrteischiffe den amtlichen Auftrag haben, die deutschen Unterseeboote überall, wo sie in ihre Nähe gelangen, heimtückisch zu überfallen, also rücksichtslos gegen sie Krieg zu führen.

Anlage 31.

Mitteilung des deutschen Botschafters vom 10. III. 1916 an die Amerikanische Regierung über die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands (Auszug).

. . . Trotzdem entsprach Deutschland im weiteren Verlauf des Krieges, nachdem bei verschiedenen Gelegenheiten gegen seinen Wunsch und Willen neutrale Bürger ums Leben gekommen waren, in der praktischen Verwendung seiner U-Bootswaffe den Wünschen der R. d. V. St. in so entgegenkommender Weise, daß die Rechte der Neutralen auf legalen Handel tatsächlich deutscherseits überall unbeschränkt waren.

Nunmehr machte England dem U-Boot die Ausübung des den Völkerrechtsbestimmungen entsprechenden Handelskrieges dadurch unmöglich, daß es nahezu sämtliche Handelsschiffe bewaffnete und angriffsweisen Gebrauch der Geschütze anordnete. Die Photographien der englischen Befehle sind den neutralen Regierungen mit der Denkschrift vom 8. II. 1916 zugestellt worden. Die Befehle widersprechen direkt den Erklärungen des englischen Botschafters in Washington vom 25. VIII. 1914. Die K. D. R. hat gehofft, daß dieses Tatsachenmaterial die neutralen Regierungen auf Grund der von der R. d. V. St. vom 23. I. d. J. gemachten Entwaffnungsvorschlägen instand setzen würde, die Entwaffnung der Handelsschiffe durchzusetzen. Tatsächlich ist aber die Besetzung mit Geschützen von unsern Gegnern mit großer Energie weiter betrieben worden.

Der Grundsatz der A. R., ihre Bürger von feindlichen Handelsschiffen nicht fernzuhalten, wurde von England und seinen Alliierten dazu benutzt, Handelsschiffe für den Angriff zu bewaffnen. So können nämlich Kauffahrer die U-Boote leicht zerstören und sich im Falle des Mißglückens ihrer Angriffe durch die Anwesenheit amerikanischer Bürger an Bord gesichert glauben.

Der Befehl des Waffengebrauchs wurde ergänzt durch die Weisung an die Führer der Handelsschiffe, falsche Flaggen zu führen und die U-Boote zu rammen;

die Nachrichten über ausgezahlte Prämien und die Verleihung von Ehrenzeichen an erfolgreiche Handelsschiffsführer zeigen die Wirkung dieser Befehle. Diesem englischen Vorgehen haben sich die Verbündeten angeschlossen.

Jetzt steht Deutschland vor der Tatsache:

a) daß eine völkerrechtswidrige Blockade seit einem Jahr den neutralen Handel den deutschen Häfen fernhält und Deutschlands Ausfuhr unmöglich macht;

b) daß völkerrechtswidrige Verschärfungen der Konterbandebestimmungen seit eineinhalb Jahren den für Deutschland in Frage kommenden Seeverkehr der neutralen Nachbarländer verhindern;

c) daß völkerrechtswidrige Eingriffe in die Post jede Verbindung Deutschlands mit dem Ausland zu verhindern streben;

d) daß systematisch gesteigerte Vergewaltigung der Neutralen nach dem Grundsatz „Macht über Recht" den Verkehr mit Deutschland über die Landgrenzen unterbindet, um die Hungerblockade der friedlichen Bevölkerung der Zentralmächte zu vervollständigen;

e) daß Deutsche, die von unsern Feinden auf See angetroffen werden, ohne Rücksicht darauf, ob Kämpfer oder Nichtkämpfer, der Freiheit beraubt werden;

f) daß unsere Gegner ihre Handelsschiffe für den Angriff bewaffnet haben und dadurch die Verwendung des U-Boots nach den Grundsätzen der Londoner Deklaration unmöglich gemacht haben.

Das englische Weißbuch vom 5. I. 1916 über die Unterbindung des deutschen Handels rühmt, daß durch diese Maßnahmen Deutschlands Ausfuhrhandel fast völlig unterbunden, seine Einfuhr vom Belieben Englands abhängig gemacht worden ist.

Die K. R. darf hoffen, daß gemäß den freundschaftlichen Beziehungen, die in einer hundertjährigen Vergangenheit zwischen den beiden Völkern bestanden haben, der hier dargelegte Standpunkt trotz der durch das Vorgehen unserer Feinde erschwerten Verständigung zwischen beiden Völkern von dem Volk der V. St. gewürdigt werden wird.

Anlage 32.

Deutsche Antwort vom 10. IV. 1916 an die Ver. Staaten auf die Anfragen des amerikanischen Botschafters in Berlin vom 29. und 30. III. 1916 und 3. IV. 1916 über die Vernichtung der Dampfer „Sussex", „Englishman", „Manchester Engineer" und „Eagle Point".

Der Unterzeichnete beehrt sich, S. E. dem Botschafter der V. St. v. A. Herrn Gerard auf die Schreiben vom 29. und 30. v. M. sowie vom 3. d. M. über die Dampfer „Sussex", „Manchester Engineer", „Englishman", „Berwind Vale" und „Eagle Point" mitzuteilen, daß die erwähnten Fälle gemäß den diesseitigen Noten vom 30. und 31. v. M. sowie vom 4. und 5. d. M. von dem Admiralstab der Marine einer sorgfältigen Prüfung unterzogen worden sind, die zu nachstehenden Ergebnissen geführt hat.

I. Englischer Dampfer „Berwind Vale".

Ein Dampfer, der möglicherweise der „Berwind Vale" gewesen ist, wurde am 16. März abends in Sicht des Leuchtfeuers von Bullrock an der irischen Küste von einem deutschen Unterseeboot angetroffen. Sobald der Dampfer das über Wasser fahrende Unterseeboot bemerkte, drehte er ab und lief weg. Er wurde

durch einen Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert, beachtete diese Weisung aber nicht, sondern löschte sämtliche Lichter und versuchte zu entkommen. Daraufhin wurde er beschossen, bis er stoppte und ohne weitere Aufforderung mehrere Boote zu Wasser fierte. Nachdem die Besatzung in die Boote gegangen war und genügend Zeit erhalten hatte, um wegzurudern, wurde das Schiff versenkt.

Der Name dieses Schiffes ist nicht festgestellt worden. Auch mit Hilfe der Angaben, die von seiten der amerikanischen Botschaft gemacht worden sind, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen, daß der vorstehend geschilderte Vorfall den Dampfer „Berwind Vale" betrifft. Da aber der versenkte Dampfer ein Tankdampfer war, ebenso wie der „Berwind Vale", dürfte die Identität des Schiffes anzunehmen sein; in diesem Falle würde allerdings die dortige Angabe, daß der „Berwind Vale" ohne Warnung torpediert worden sei, mit den Tatsachen in Widerspruch stehen.

II. Englischer Dampfer „Englishman".

Dieser Dampfer wurde am 24. März von einem deutschen Unterseeboot etwa 20 Sm. westlich von Islay durch zwei Warnungsschüsse zum Stoppen aufgefordert, lief aber weiter, ohne sich um die Warnung zu kümmern, und wurde daher von dem U-Boot durch Artilleriefeuer nach längerer Verfolgung gezwungen, zu stoppen, worauf er ohne weitere Aufforderung Boote aussetzte. Nachdem der deutsche Kommandant sich davon überzeugt hatte, daß die Besatzung in die Boote gestiegen und vom Schiff weggerudert war, versenkte er den Dampfer.

III. Englischer Dampfer „Manchester Engineer".

Durch die bisherige Untersuchung hat sich nicht feststellen lassen, ob der Angriff auf diesen Dampfer, der nach der dortigen Darstellung am 27. März in der Höhe von Waterford stattgefunden hat, auf ein deutsches Unterseeboot zurückzuführen ist. Die Angaben über Ort und Zeit geben keinen genügenden Anhalt für die Untersuchung. Es wäre daher erwünscht, genauere Angaben über Ort, Zeit und Begleitumstände zu erhalten, damit daraufhin die Untersuchung zum Abschluß gebracht werden kann.

IV. Englischer Dampfer "Eagle Point".

Dieser Dampfer wurde am 28. März um etwa 100 — nicht 130 — Sm. von der Südwestküste Irlands entfernt von einem deutschen Unterseeboot durch Signal und Schuß aufgefordert, zu stoppen, lief jedoch weiter. Daraufhin wurde auf ihn geschossen, bis er stoppte und ohne weitere Aufforderung zwei Boote zu Wasser brachte, in die sich die Besatzung begab. Nachdem sich der Kommandant überzeugt hatte, daß die Boote die Segel gesetzt hatten, vom Dampfer freigekommen waren, versenkte er den Dampfer.

Zur Zeit der Versenkung herrschte Nordnordwestwind von Stärke 2, nicht „stürmischer Wind", und leichte Dünung, nicht „schwere See", wie in der dortigen Darstellung angegeben ist. Die Boote hatten auch alle Aussicht, sehr bald aufgenommen zu werden, da der Ort der Versenkung auf einem viel benutzten Dampferweg lag. Wenn die Besatzung des Dampfers zu ihrer Rettung nur zwei kleine Boote in Gebrauch nahm, so trifft sie selbst die Schuld, denn auf dem Dampfer befanden sich, wie das Unterseeboot feststellen konnte, noch mindestens zwei große Faltboote.

V. Französischer Dampfer „Sussex".

Die Feststellung, ob der Kanaldampfer „Sussex" von einem deutschen Unterseeboot beschädigt worden ist oder nicht, ist dadurch außerordentlich erschwert worden, daß keine genauen Angaben über Ort, Zeit und Begleitumstände der Versenkung genannt waren, auch ein Bild dieses Schiffes bis zum 6. April nicht erlangt werden konnte. Infolgedessen hat die Untersuchung auf alle Unternehmungen ausgedehnt werden müssen, die an dem in Frage kommenden Tage, dem 24. März, im Kanal etwa auf dem Wege zwischen Folkestone und Dieppe überhaupt stattgefunden haben.

In diesem Gebiet ist am 24. März ungefähr in der Mitte des Englischen Kanals von einem deutschen Unterseeboot ein langes schwarzes Fahrzeug ohne Flagge mit grauem Schornstein und kleinem grauen Aufbau sowie zwei hohen Masten angetroffen worden. Der deutsche Kommandant gewann die bestimmte Überzeugung, daß er ein Kriegsschiff, und zwar einen Minenleger der neugebauten englischen „Arabic"-Klasse, vor sich habe. Er wurde zu dieser Überzeugung geführt:

1. durch das glatt durchlaufende Deck des Schiffes,
2. durch die kriegsschiffsmäßige, schräg nach hinten und unten abfallende Form des Hecks,
3. durch den kriegsschiffsmäßigen Anstrich,
4. durch die hohe Geschwindigkeit von etwa 18 Seemeilen, die das Schiff entwickelte,
5. durch den Umstand, daß das Schiff nicht den Weg nördlich der Leuchttonnen zwischen Dungeneß und Beachy Head innehielt, der nach den häufigen übereinstimmenden Beobachtungen der deutschen Unterseeboote für die Handelsschiffahrt üblich ist, sondern mitten im Kanal, mit dem Kurs ungefähr auf Le Havre, fuhr.

Infolgedessen griff er das Schiff um 3^{56} Uhr nachm. $1^1/_2$ Sm. südöstlich der Bullrock-Bank unter Wasser an. Der Torpedo traf und rief im Vorschiff eine so schwere Explosion hervor, daß das ganze Vorschiff bis zur Brücke abriß. Die besonders starke Explosion läßt mit Sicherheit darauf schließen, daß an Bord große Munitionsmengen vorhanden waren.

Der deutsche Kommandant hat eine Skizze des von ihm angegriffenen Schiffes angefertigt, von der zwei Abzeichnungen beigefügt werden. Das ebenfalls in zwei Exemplaren angeschlossene Bild des Dampfers „Sussex" ist aus der englischen Zeitung „Daily Graphic" vom 27. d. M. in photographischer Wiedergabe entnommen. Die Vergleichung der Skizze und des Bildes zeigt, daß der „Sussex" mit dem angegriffenen Fahrzeug nicht identisch ist; besonders auffallend ist der Unterschied in der Stellung des Schornsteines und der Form des Hecks. Ein weiterer Angriff hat in der für den „Sussex" in Frage kommenden Zeit auf dem Wege zwischen Folkestone und Dieppe seitens deutscher Unterseeboote überhaupt nicht stattgefunden.

Hiernach muß die Deutsche Regierung annehmen, daß die Beschädigung des „Sussex" auf eine andere Ursache als auf den Angriff eines deutschen Unterseebootes zurückzuführen ist. Zur Aufklärung des Sachverhalts ist vielleicht die Tatsache dienlich, daß allein am 1. und 2. April im Kanal nicht weniger als 26 englische Minen von deutschen Seestreitkräften abgeschossen worden sind; überhaupt ist der ganze dortige Meeresgrund durch treibende Minen und nicht ge-

Digitized by Google

funkene Torpedos gefährdet. Vor der englischen Küste wird sie ferner auch durch deutsche Minen, die gegen die feindlichen Seestreitkräfte ausgelegt werden, in zunehmender Weise gefährdet sein.

Sollte der A. R. weiteres Material zur Beurteilung des Falles „Sussex" zur Verfügung stehen, so darf die D. R. um dessen Mitteilung bitten, um auch dieses Material einer Prüfung unterziehen zu können. Für den Fall, daß sich hierbei Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden Regierungen ergeben sollten, erklärt sich die D. R. schon jetzt bereit, den Tatbestand durch eine gemischte Untersuchungskommission gemäß dem dritten Titel des Haager Abkommens zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle vom 18. Oktober 1907 feststellen zu lassen.

Indem usw. (gez.) Jagow.

Anlage 33.

Amerikanische Antwortnote vom 20. IV. 1916 auf die deutsche Note vom 10. IV. 1916 über die Vernichtung des Dampfers „Sussex".

Durch die jetzt im Besitz der R. d. V. St. befindlichen Nachrichten wird der Tatbestand im Fall der „Sussex" vollkommen festgestellt, und für die Folgerungen, die meine Regierung aus diesen Nachrichten gezogen hat, findet sie eine Bestätigung in Umständen, die in E. E. Note vom 10. d. M. dargelegt sind. Am 24. III. 1916, ungefähr um 2^{50} Uhr nachmittags, wurde der unbewaffnete Dampfer „Sussex" mit 325 oder mehr Passagieren an Bord, unter denen eine Anzahl amerikanischer Bürger war, auf der Überfahrt von Folkestone nach Dieppe torpediert. Die „Sussex" war niemals bewaffnet; sie war ein Schiff, das, wie bekannt, regelmäßig nur zur Beförderung von Passagieren über den Englischen Kanal benutzt wurde. Sie folgte nicht der von Truppentransport- oder Proviantschiffen befahrenen Route. Ungefähr 80 Passagiere, Nichtkombattanten jeglichen Alters und Geschlechts, darunter Bürger der V. St., wurden getötet oder verwundet.

Eine sorgfältige, eingehende und gewissenhaft unparteiische Untersuchung durch Offiziere der Flotte und der Armee der V. St. hat schlüssig die Tatsache ergeben, daß die „Sussex" ohne Warnung oder Aufforderung zur Übergabe torpediert wurde und daß der Torpedo, durch den sie getroffen wurde, deutscher Herstellung war. Nach Ansicht der R. d. V. St. machten diese Tatsachen von Anfang an den Schluß unvermeidlich, daß der Torpedo von einem deutschen Unterseeboot abgefeuert war. Sie findet jetzt diese Schlußfolgerung durch die Ausführungen in der Note E. E. bekräftigt. Eine vollständige Darlegung des Tatbestandes, auf den die R. d. V. St. ihre Schlußfolgerungen gegründet hat, ist beigefügt.

Nach sorgfältiger Prüfung der Note der K. R. vom 10. IV. bedauert die R. d. V. St. sagen zu müssen, daß sie aus den Darlegungen und Vorschlägen dieser Note den Eindruck erhalten hat, daß die K. R. verfehlt, den Ernst der Situation zu würdigen, die sich nicht nur durch den Angriff auf die „Sussex" ergeben hat, sondern durch die ganze Methode und den Charakter des Unterseebootkriegs, wie sie zutage getreten sind infolge der während eines Zeitraums von mehr als 12 Monaten von Befehlshabern der deutschen Unterseeboote uneingeschränkt gehandhabten Übung unterschiedsloser Zerstörung von Handelsschiffen aller Art, Nationalität und Bestimmung. Wenn die Versenkung der „Sussex" ein vereinzelter Fall gewesen wäre, so würde es der R. d. V. St. die Hoffnung ermöglichen, daß der für die Tat verantwortliche Offizier seine Befehle eigen-

mächtig übertreten oder in strafbarer Fahrlässigkeit die vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln außer acht gelassen hat und daß der Gerechtigkeit durch seine entsprechende Bestrafung in Verbindung mit einer förmlichen Mißbilligung seiner Handlung und Bezahlung einer angemessenen Entschädigung durch die K. R. Genüge geschehen könnte. Aber obwohl der Angriff auf die „Sussex" offenkundig nicht zu verteidigen war und einen so tragischen Verlust an Menschenleben verursachte, daß es als eines der schrecklichsten Beispiele der Unmenschlichkeit des Unterseebootkriegs, wie ihn die Kommandanten der deutschen Schiffe führen, erscheint, so steht er unglücklicherweise nicht allein.

Im Gegenteil, die R. d. V. St. ist durch Ereignisse der neuesten Zeit zu dem Schluß genötigt, daß es nur ein Fall, wenn auch einer der schwersten und betrübendsten ist für die vorbedachte Methode und den Geist, womit unterschiedslos Handelsschiffe aller Art, Nationalität und Bestimmung zerstört werden, und die um so unverkennbarer geworden sind, je mehr die Tätigkeit der deutschen U-Boote in den letzten Monaten an Intensivität und Ausdehnung zunahm.

Die K. R. wird sich erinnern, daß, als sie im Februar 1915 ihre Absicht ankündigte, die Gewässer um Großbritannien und Irland als Kriegsgebiet zu behandeln, alle Handelsschiffe in feindlichem Eigentum, die innerhalb dieser Gefahrzone angetroffen werden sollten, zu vernichten, und als sie an alle Schiffe, sowohl der Neutralen wie der Kriegführenden, die Warnung ergehen ließ, die so verfehmten Gewässer zu meiden oder sich auf eigene Gefahr dorthin zu begeben, die R. d. V. St. ernstlich protestiert hat. Sie nahm den Standpunkt ein, daß eine solche Politik nicht verfolgt werden könnte, ohne beständige, schwere und offenkundige Verletzungen des anerkannten Völkerrechts, besonders wenn Unterseeboote als Werkzeuge Verwendung finden sollten, insofern als die Regeln des Völkerrechts, Regeln, beruhend auf den Grundsätzen der Menschlichkeit und zum Schutz des Lebens der Nichtkombattanten auf See aufgestellt, nach der Natur der Sache durch solche Schiffe nicht beobachtet werden könnten. Sie gründete ihren Protest darauf, daß Personen neutraler Nationalität und Schiffe neutraler Eigentümer äußersten und unerträglichen Gefahren ausgesetzt sein würden, und daß unter den damals obwaltenden Umständen die K. R. keinen rechtmäßigen Anspruch dafür geltend machen konnte, einen Teil der hohen See zu schließen. Das hier in Betracht kommende Völkerrecht, auf das die R. d. V. St. ihren Protest stützte, ist nicht neuen Ursprungs oder gegründet auf rein willkürliche, durch Vereinbarung aufgestellte Grundsätze. Es beruht im Gegenteil auf offenkundigen Grundsätzen der Menschlichkeit und ist seit langem in Geltung mit Billigung und durch ausdrückliche Zustimmung aller zivilisierter Nationen.

Die K. R. bestand trotzdem darauf, die angekündigte Politik durchzuführen, indem sie die Hoffnung ausdrückte, daß die bestehenden Gefahren, jedenfalls für neutrale Schiffe, durch die Instruktionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden, die sie den Kommandanten ihrer Unterseeboote gegeben hatte, und versicherte die R. d. V. St., daß sie jede mögliche Vorsichtsmaßregel anwenden würde, um die Rechte von Neutralen zu achten und die Leben der Nichkombattanten zu schützen.

Im Verfolg dieser Politik des Unterseebootkriegs gegen den Handel seiner Feinde, die so angekündigt und trotz des feierlichen Protestes der R. d. V. St. begonnen wurde, haben die Unterseebootskommandanten der K. R. ein Verfahren solcher rücksichtslosen Zerstörung geübt, die mehr und mehr während der letzten Monate deutlich werden ließ, daß die K. R. keinen Weg gefunden hat, ihm solche

Beschränkung aufzuerlegen, wie sie gehofft und versprochen hatte. Immer wieder hat die K. R. der R. d. V. St. feierlichst versichert, daß zum mindesten Passagierschiffe nicht in dieser Weise behandelt werden würden, und gleichwohl hat sie wiederholt zugelassen, daß ihre Unterseebootskommandanten diese Versicherung ohne jede Ahndung mißachteten. Noch im Februar d. J. machte sie davon Mitteilung, daß sie alle bewaffneten Handelsschiffe im feindlichen Eigentum als Teil der bewaffneten Seestreitkräfte ihrer Gegner betrachten und als Kriegsschiffe behandeln werde, indem sie sich so, wenigstens implicite, verpflichtete, nicht bewaffnete Schiffe zu warnen und das Leben ihrer Passagiere und Besatzungen zu gewährleisten; aber sogar diese Beschränkung haben ihre Unterseebootskommandanten unbekümmert außer acht gelassen.

Neutrale Schiffe, sogar neutrale Schiffe auf der Fahrt von neutralen nach neutralen Häfen, sind ebenso wie feindliche Schiffe in ständig wachsender Zahl zerstört worden. Manchmal sind die angegriffenen Handelsschiffe gewarnt und zur Übergabe aufgefordert worden, bevor sie beschossen oder torpediert wurden; manchmal ist ihren Passagieren und Besatzungen die dürftige Sicherheit zugebilligt worden, daß man ihnen erlaubte, in die Boote zu gehen, bevor das Schiff versenkt wurde. Aber wieder und wieder wurde keine Warnung gegeben, nicht einmal den Personen an Bord eine Rettung in die Boote gestattet. Große Ozeandampfer, wie die „Lusitania" und „Arabic", und reine Passagierschiffe, wie die „Sussex", sind ohne jede Warnung angegriffen worden, oft bevor sie gewahr wurden, daß sie sich einem bewaffneten feindlichen Schiff gegenüber sahen, und das Leben der Nichtkombattanten, Passagiere und Mannschaften, wurde unterschiedslos in einer Weise vernichtet, die die R. d. V. St. als leichtfertig und jeder Berechtigung entbehrend erachten konnte. Keinerlei Grenze wurde in der Tat der weiteren unterschiedslosen Zerstörung von Handelsschiffen jeder Art und Nationalität außerhalb der Gewässer gesetzt, welche die K. R. als in der Kriegszone gelegen zu bezeichnen beliebt hat. Die Liste der Amerikaner, die auf so angegriffenen und zerstörten Schiffen ihr Leben verloren haben, ist von Monat zu Monat gewachsen, bis die verhängnisvolle Zahl der Opfer in die Hunderte gestiegen ist.

Die R. d. V. St. hat eine sehr geduldige Haltung eingenommen. Auf jeder Stufe dieser schmerzlichen Erfahrung von Tragödie über Tragödie war sie bestrebt, durch wohlüberlegte Berücksichtigung der außergewöhnlichen Umstände eines Kriegs ohne Beispiel sich lenken und sich durch Gefühle echtester Freundschaft für Volk und Regierung Deutschlands leiten zu lassen. Sie hat die aufeinanderfolgenden Erklärungen und Versicherungen der K. R. als selbstverständlich in voller Aufrichtigkeit und in gutem Glauben abgegeben angenommen und hat die Hoffnung nicht aufgeben wollen, daß es der K. R. möglich sein werde, die Handlung der Befehlshaber ihrer Seestreitkräfte in einer Weise zu regeln und zu überwachen, die ihr Verfahren mit den anerkannten, im Völkerrecht verkörperten Grundsätzen der Menschlichkeit in Einklang bringen werde. Sie hat den neuen Verhältnissen, für die es keine Präzedenzfälle gibt, jedes Zugeständnis gemacht und war willens, zu warten, bis die Tatsachen unmißverständlich und nur einer Auslegung fähig wurden.

Sie ist nun einer gerechten Würdigung ihrer eigenen Rechte schuldig, der K. R. zu erklären, daß dieser Zeitpunkt gekommen ist. Es ist ihr zu ihrem Schmerze klar geworden, daß der Standpunkt, den sie von Anfang an einnahm, unvermeidlich richtig ist, nämlich, daß der Gebrauch von Unterseebooten zur Zerstörung

des feindlichen Handels notwendigerweise, gerade wegen des Charakters der verwendeten Schiffe, und der Angriffsmethoden, die ihre Verwendung naturgemäß mit sich bringt, gänzlich unvereinbar ist mit den Grundsätzen der Menschlichkeit, den seit langem bestehenden und unbestrittenen Rechten der Neutralen und den heiligen Vorrechten der Nichtkombattanten.

Wenn es noch die Absicht der K. R. ist, unbarmherzig und unterschiedslos weiter gegen Handelsschiffe mit Unterseebooten den Krieg zu führen und ohne Rücksicht auf das, was die R. d. V. St. als die heiligen und unbestreitbaren Gesetze des internationalen Rechts und die allgemein anerkannten Gebote der Menschlichkeit ansehen muß, so wird die R. d. V. St. schließlich zu der Folgerung gezwungen, daß es nur einen Weg gibt, den sie gehen kann. Sofern die K. R. nicht jetzt unverzüglich ein Aufgeben ihrer gegenwärtigen Methoden des Unterseebootkriegs gegen Passagier- und Frachtschiffe erklären und bewirken sollte, kann die R. d. V. St. keine andere Wahl haben, als die diplomatischen Beziehungen zur D. R. ganz zu lösen. Einen solchen Schritt faßt die R. d. V. St. mit dem größten Widerstreben ins Auge, sie fühlt sich aber verpflichtet, ihn im Namen der Menschlichkeit und der Rechte neutraler Nationen zu unternehmen.

Ich ergreife usw. (gez.) Gerard.

Anlage 34.

In seiner Adresse an den Kongreß vom 22. IV. sagt der Präsident Wilson:

In Verfolgung der Unterseebootskriegführung gegen den Handel seiner Feinde, die Deutschland trotz des ernsten Einspruchs unserer Regierung unternommen hat, haben die deutschen Unterseebootskommandanten Handelsschiffe mit immer größerer Lebhaftigkeit angegriffen, nicht nur auf hoher See um England und Irland herum, sondern wo immer sie sie antreffen konnten, und in einer Weise, die immer und immer unbarmherziger und immer unterschiedsloser wurde, und während die Monate dahingingen, weniger und weniger ohne Beobachtung irgendwelcher Schranken, und sie haben bedenkenlos ihre Angriffe auf Schiffe jeder Nationalität und Schiffe, die sich in jeder Art von Diensten befanden, gerichtet. Eine Tragödie auf See ist der andern gefolgt in einer Weise und unter solchen Begleitumständen, daß uns offenbar wurde, daß diese Kriegführung, wenn das noch eine Kriegführung ist, nicht fortgesetzt werden kann ohne fühlbarste Verletzung der Gesetze der Menschlichkeit. Was auch die Ansicht und Absicht der D. R. ist, sie hat offenbar bewiesen, daß es ihr unmöglich ist, solche Angriffsmethoden auf den feindlichen Handel innerhalb der Grenzen zu halten, die durch Vernunft oder Menschlichkeit gesetzt werden. Einer der letzten und schrecklichsten Vorfälle dieser Kriegführung war die Vernichtung der „Sussex". Diese muß, wie die Versenkung der „Lusitania", als ein so einzigartig tragischer und ungerechtfertigter Fall angesehen werden, daß sie ein schreckliches Beispiel für die Unmenschlichkeit der Unterseebootkriegführung ist, wie sie die Kommandanten der deutschen Fahrzeuge in den letzten 12 Monaten betrieben haben. Wenn dieser Vorfall für sich allein dastünde, so könnte irgendeine Erklärung, eine Mißbilligung durch Deutschland, eine Feststellung eines verbrecherischen Fehlers oder willkürlichen Ungehorsams seitens des Kommandanten des Fahrzeugs, das den Torpedo abgefeuert hat, gesucht oder angenommen werden; aber unglücklicherweise steht er nicht allein. Die jüngsten

Ereignisse machen den Schluß unabweislich, daß er nur ein Beispiel, obwohl eins der schwersten und betrübendsten Beispiele, ist für den Geist und die Art der Kriegführung, die die D. R. fälschlich angenommen hat, und die von Anfang an die D. R. dem Vorwurf aussetzte, daß sie alle Rechte der Neutralen beiseite wirft, indem sie nur ihr eigenes augenblickliches Ziel im Auge hat. Die A. R. hat sich bemüht, sich von jeder zu weit gehenden Handlung oder Anspruch durch bedächtige Erwägung der außerordentlichen Umstände dieses Krieges, der keinen Vorgänger in der Geschichte kennt, fernzuhalten, und ließ sich in allem, was sie sagte oder tat, von den Gefühlen echter Freundschaft leiten, die immer das Volk der V. St. gegenüber dem deutschen Volke gehegt hat und auch fortfährt, zu hegen!

Mit Bezug auf den Weg, der in Aussicht genommen ist, falls Deutschland nicht sofort einen Verzicht auf die gegenwärtige Art der Kriegführung gegen Passagier- und Frachtschiffe erklärt und in die Tat umsetzt, sagte Wilson: „Zu dieser Entscheidung bin ich mit schmerzlichstem Bedauern gekommen. Ich bin sicher, daß alle bedachtsamen Amerikaner der Möglichkeit eines Vorgehens, wie es in Aussicht genommen ist, mit aufrichtigem Widerstreben entgegensehen werden, aber wir dürfen nicht vergessen, daß wir in gewisser Weise und durch den Zwang der Umstände die verantwortlichen Wortführer für die Rechte der Menschheit sind und daß wir nicht stillschweigend dabeistehen dürfen, während diese Rechte allmählich vollständig beiseite gefegt werden.

Im zermalmenden Strome dieses schrecklichen Krieges sind wir es mit Rücksicht auf unsere eigenen Rechte als Nation sowie unserem Pflichtgefühl als Vertreter der Rechte der Neutralen in der ganzen Welt und einer gerechten Auffassung der Rechte der Menschheit schuldig, jetzt mit äußerstem Ernst und Festigkeit den Standpunkt einzunehmen, den ich eingenommen habe, und zwar im Vertrauen darauf, daß ich Ihre Billigung und Ihren Beistand finden werde. Alle ernstdenkenden Männer müssen sich in der Hoffnung vereinigen, daß die D. R., die in andern Fällen als Verfechter alles dessen dagestanden hat, für das wir jetzt im Interesse der Menschlichkeit eintreten, die Berechtigung unserer Forderungen anerkennen möge und ihnen in dem Geist begegnen wird, in dem sie gestellt worden sind.

Anlage 35.

Deutsche Antwortnote vom 4. V. 1916 auf die amerikanische Note vom 20. IV. 1916 („Sussex"-Fall).

Die D. R. hat das ihr von der R. d. V. St. in Sachen der „Sussex" mitgeteilte Material an die beteiligten Marinestellen zur Prüfung weitergegeben. Auf Grund des bisherigen Ergebnisses dieser Prüfung verschließt sie sich nicht der Möglichkeit, daß das torpedierte Schiff in der Tat mit der „Sussex" identisch ist. Die D. R. darf sich eine weitere Mitteilung hierüber vorbehalten, bis einige noch ausstehende, für die Beurteilung des Sachverhalts ausschlaggebende Feststellungen erfolgt sind. Falls es sich erweisen sollte, daß die Annahme des Kommandanten, ein Kriegsschiff vor sich zu haben, irrig war, so wird die D. R. die sich hieraus ergebenden Folgerungen ziehen.

Die R. d. V. St. hat an den Fall der „Sussex" eine Reihe von Behauptungen geknüpft, die in dem Satze gipfeln, daß dieser Fall nur ein Beispiel für die vorbedachte Methode unterschiedsloser Zerstörung von Schiffen aller Art

Nationalität und Bestimmung durch die Befehlshaber der deutschen U-Boote sei. Die D. R. muß diese Behauptung mit Entschiedenheit zurückweisen. Auf eine ins Einzelne gehende Zurückweisung glaubt sie indessen in gegenwärtigem Stadium der Angelegenheit verzichten zu sollen, zumal die A. R. es unterlassen hat, ihre Behauptungen durch konkrete Angaben zu begründen. Die D. R. begnügt sich mit der Feststellung, daß sie, und zwar lediglich mit Rücksicht auf die Interessen der Neutralen, in dem Gebrauch der U-Bootwaffe sich weitgehende Beschränkungen auferlegt hat, obwohl diese Beschränkungen notwendigerweise auch den Feinden Deutschlands zugute kommen — eine Rücksicht, der die Neutralen bei England und seinen Verbündeten nicht begegnet sind.

In der Tat sind die deutschen Seestreitkräfte angewiesen, den Unterseebootskrieg nach den allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen über die Anhaltung, Durchsuchung und Zerstörung von Handelsschiffen zu führen, mit der einzigen Ausnahme des Handelskriegs gegen die im englischen Kriegsgebiet betroffenen feindlichen Frachtschiffe, derentwegen der R. d. V. St. niemals, auch nicht durch die Erklärung vom 8. Februar d. J., eine Zusicherung gegeben worden ist. Einen Zweifel daran, daß die betreffenden Befehle loyal gegeben worden sind und loyal ausgeführt werden, kann die D. R. niemandem gestatten. Irrtümer, wie sie tatsächlich vorgekommen sind, lassen sich bei keiner Art der Kriegführung ganz vermeiden und sind in dem Seekrieg gegen einen Feind, der sich aller erlaubten und unerlaubten Listen bedient, erklärlich. Aber auch abgesehen von Irrtümern bürgt der Seekrieg genau wie der Landkrieg für neutrale Personen und Güter, die in den Bereich der Kämpfe gelangen, unvermeidliche Gefahren in sich. Selbst in Fällen, in denen die Kampfhandlung sich lediglich in den Formen des Kreuzerkriegs abgespielt hat, sind wiederholt neutrale Personen und Güter zu Schaden gekommen. Auf die Minengefahr, der zahlreiche Schiffe zum Opfer gefallen sind, hat die D. R. wiederholt aufmerksam gemacht.

Die D. R. hat der R. d. V. St. mehrfach Vorschläge gemacht, die bestimmt waren, die unvermeidlichen Gefahren des Seekriegs für amerikanische Reisende und Güter auf ein Mindestmaß zurückzuführen. Leider hat die R. d. V. St. nicht geglaubt, auf diese Vorschläge eingehen zu sollen; andernfalls würde sie dazu beigetragen haben, einen großen Teil der Unfälle zu verhindern, von denen inzwischen amerikanische Staatsangehörige betroffen worden sind. Die D. R. hält auch heute noch an ihrem Angebot fest, Vereinbarungen in dieser Richtung zu treffen.

Entsprechend den wiederholt von ihr abgegebenen Erklärungen kann die D. R. auf den Gebrauch der Unterseebootswaffe auch im Handelskriege nicht verzichten. Wenn sie sich heute in der Anpassung der Methoden des Unterseebootkriegs an die Interessen der Neutralen zu einem weiteren Entgegenkommen entschließt, so sind für sie Gründe bestimmend, die sie über die Bedeutung der vorliegenden Streitfrage erheben.

Die D. R. mißt den hohen Geboten der Menschlichkeit keine geringere Bedeutung bei als die R. d. V. St. Sie trägt auch voll Rechnung der langen gemeinschaftlichen Arbeit der beiden Regierungen an einer von diesen Geboten geleiteten Ausgestaltung des Völkerrechts, deren Ziel stets die Beschränkung des Land- und Seekriegs auf die bewaffnete Macht der Kriegführenden und die tunlichste Sicherung der Nichtkämpfenden gegen die Grausamkeiten des Krieges gewesen ist.

Für sich allein würden jedoch diese Gesichtspunkte, so bedeutsam sie sind, für die D. R. bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge nicht den Ausschlag geben können.

Denn gegenüber dem Appell der R. d. V. St. an die geheiligten Grundsätze der Menschlichkeit und des Völkerrechts muß die D. R. erneut mit allem Nachdruck feststellen, daß es nicht die Deutsche, sondern die Britische Regierung gewesen ist, die diesen furchtbaren Krieg unter Mißachtung aller zwischen den Völkern vereinbarten Rechtsnormen auf Leben und Eigentum der Nichtkämpfer ausgedehnt hat, und zwar ohne jede Rücksicht auf die durch diese Art der Kriegführung schwer geschädigten Interessen und Rechte der Neutralen und Nichtkämpfenden.

In der bittersten Notwehr gegen die rechtswidrige Kriegführung Englands im Kampf um das Dasein des deutschen Volks hat die deutsche Kriegführung zu dem harten, aber wirksamen Mittel des Unterseebootkriegs greifen müssen.

Bei dieser Sachlage kann die D. R. nur erneut ihr Bedauern darüber aussprechen, daß die humanitären Gefühle der A. R., die sich mit so großer Wärme den bedauernswerten Opfern des Unterseebootkriegs zuwenden, sich nicht mit der gleichen Wärme auf die vielen Millionen von Frauen und Kindern erstrecken, die nach der erklärten Absicht der E. R. in den Hunger getrieben werden und durch ihre Hungerqualen die siegreichen Armeen der Zentralmächte zu schimpflicher Kapitulation zwingen sollen. Die D. R. und mit ihr das deutsche Volk hat für dieses ungleiche Empfinden um so weniger Verständnis, als sie zu wiederholten Malen sich ausdrücklich bereit erklärt hat, sich mit der Anwendung der Unterseebootwaffe streng an die vor dem Kriege anerkannten völkerrechtlichen Normen zu halten, „falls England sich dazu bereit findet, diese Normen gleichfalls ihrer Kriegführung zugrunde zu legen". Die verschiedenen Versuche der R. d. V. St., die G. R. hierzu zu bestimmen, sind an einer strikten Ablehnung der V. R. gescheitert. England hat auch weiterhin Völkerrechtsbruch auf Völkerrechtsbruch gehäuft und in der Vergewaltigung der Neutralen jede Grenze überschritten. Seine letzte Maßnahme, die Erklärung deutscher Bunkerkohle als Bannware, verbunden mit den Bedingungen, zu denen allein englische Bunkerkohle an die Neutralen abgegeben wird, bedeutet nichts anderes, als den Versuch, die Tonnage der Neutralen durch unerhörte Erpressung unmittelbar in den Dienst des englischen Wirtschaftskriegs zu zwingen.

Das deutsche Volk weiß, daß es in der Hand der R. d. V. St. liegt, den Krieg im Sinne der Menschlichkeit und des Völkerrechts auf die Streitkräfte der kämpfenden Staaten zu beschränken. Die A. R. wäre dieses Erfolges sicher gewesen, wenn sie sich entschlossen hätte, ihre unbestreitbaren Rechte auf die Freiheit der Meere England gegenüber nachdrücklich geltend zu machen. So aber steht das deutsche Volk unter dem Eindruck, daß die R. d. V. St. von Deutschland in dessen Existenzkampf die Beschränkung im Gebrauch einer wirksamen Waffe verlangt und daß sie die Aufrechterhaltung ihrer Beziehungen zu Deutschland von der Erfüllung dieser Forderung abhängig macht, während sie sich gegenüber den völkerrechtswidrigen Methoden seiner Feinde mit Protesten begnügt. Auch ist dem deutschen Volk bekannt, in wie weitem Umfang unsere Feinde aus den V. St. mit Kriegsmitteln aller Art versehen werden.

Unter diesen Umständen wird es verstanden werden, daß die Anrufung des Völkerrechts und der Gefühle der Menschlichkeit im deutschen Volke nicht den vollen Widerhall finden kann, dessen ein solcher Appell hier unter andern Verhältnissen stets sicher ist.

Wenn die D. R. sich trotzdem zu einem äußersten Zugeständnis entschließt, so ist für sie entscheidend einmal die mehr als hundertjährige Freundschaft zwischen den beiden großen Völkern, sodann aber der Gedanke an das schwere Verhängnis, mit dem eine Ausdehnung und Verlängerung dieses grausamen und blutigen Krieges die gesamte zivilisierte Menschheit bedroht.

Das Bewußtsein der Stärke hat es der D. R. erlaubt, zweimal im Laufe der letzten Monate ihre Bereitschaft zu einem Deutschlands Lebensinteressen sichernden Frieden offen und vor aller Welt zu bekunden. Sie hat damit zum Ausdruck gebracht, daß es nicht an ihr liegt, wenn den Völkern Europas der Friede noch länger vorenthalten bleibt. Mit um so stärkerer Berechtigung darf die D. R. aussprechen, daß es vor der Menschheit und der Geschichte nicht zu verantworten wäre, nach 21monatiger Kriegsdauer die über den Unterseebootkrieg entstandene Streitfrage eine den Frieden zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Volk ernstlich bedrohende Wendung nehmen zu lassen.

Einer solchen Entwicklung will die D. R., soweit es an ihr ist, vorbeugen. Sie will gleichzeitig ein letztes dazu beitragen, um — solange der Krieg noch dauert — die Beschränkung der Kriegführung auf die kämpfenden Streitkräfte zu ermöglichen, ein Ziel, das die Freiheit der Meere einschließt und in dem sich die D. R. mit der R. d. V. St. auch heute noch einig glaubt.

Von diesem Gedanken geleitet, teilt die D. R. der R. d. V. St. mit, daß Weisung an die deutschen Seestreitkräfte ergangen ist, in Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze über Anhaltung, Durchsuchung und Zerstörung von Handelsschiffen auch innerhalb des Seekriegsgebiets Kauffahrteischiffe nicht ohne Warnung und Rettung der Menschenleben zu versenken, es sei denn, daß sie fliehen oder Widerstand leisten.

In dem Daseinskampf, den Deutschland zu führen gezwungen ist, kann ihm jedoch von den Neutralen nicht zugemutet werden, sich mit Rücksicht auf ihre Interessen im Gebrauch einer wirksamen Waffe Beschränkungen aufzuerlegen, wenn seinen Gegnern gestattet bleibt, ihrerseits völkerrechtswidrige Mittel nach Belieben zur Anwendung zu bringen. Ein solches Verlangen würde mit dem Wesen der Neutralität unvereinbar sein. Die D. R. ist überzeugt, daß der R. d. V. St. eine derartige Zumutung fernliegt; dies entnimmt sie aus der wiederholten Erklärung der A. R., daß sie allen Kriegführenden gegenüber die verletzte Freiheit der Meere wieder herzustellen entschlossen sei.

Die D. R. geht demgemäß von der Erwartung aus, daß ihre neue Weisung an die Seestreitkräfte auch in den Augen der R. d. V. St. jedes Hindernis für die Verwirklichung der in der Note vom 23. VI. 1915 angebotenen Zusammenarbeit zu der noch während des Krieges zu bewirkenden Wiederherstellung der Freiheit der Meere aus dem Wege räumt, und sie zweifelt nicht daran, daß die R. d. V. St. nunmehr bei der G. R. die alsbaldige Beobachtung derjenigen völkerrechtlichen Normen mit allem Nachdruck verlangen und durchsetzen wird, die vor dem Kriege allgemein anerkannt waren und die insbesondere in den Noten der A. R. an die V. R. vom 23. XII. 1914 und vom 5. XI. 1915 dargelegt sind. Sollten diese Schritte der R. d. V. St. nicht zu dem gewollten Erfolge führen, den Gesetzen der Menschlichkeit bei allen kriegführenden Nationen Geltung zu verschaffen, so würde die D. R. sich einer neuen Sachlage gegenüber sehen, für die sie sich die volle Freiheit der Entschließungen vorbehalten muß.

Der Unterzeichnete usw. (gez.) Jagow.

Anlage 36.

Amerikanische Antwort vom 10. V. auf die deutsche Note vom 4. V. 1916.

Die Note der K. R. vom 10. V. 1916 ist von der R. d. V. St. sorgfältig erwogen worden. Es ist besonders an ihr beachtet worden, daß sie als Absicht der K. R. für die Zukunft kund gibt, „daß sie ein letztes dazu beitragen will, um — solange der Krieg noch dauert — die Beschränkung der Kriegführung auf die kämpfenden Seestreitkräfte zu ermöglichen", und daß die K. R. entschlossen ist, allen ihren Seebefehlshabern die Beschränkungen nach den anerkannten völkerrechtlichen Grundsätzen aufzuerlegen, auf denen die R. d. V. St. in all den Monaten gestanden hat, seit die K. R. am 4. II. 1915 ihre jetzt glücklicherweise aufgegebene Unterseebootpolitik ankündigte. Die R. d. V. St. hat sich in ihren geduldigen Bemühungen um einen freundschaftlichen Ausgleich der aus jener Politik erwachsenen kritischen Fragen, welche die guten Beziehungen zwischen den beiden Ländern so ernst bedrohten, beständig durch Beweggründe der Freundschaft leiten und zurückhalten lassen. Die R. d. V. St. wird sich darauf verlassen, daß die jetzt geänderte Politik der K. R. hinfort eine gewissenhafte Ausführung finden wird, die die hauptsächliche Gefahr für eine Unterbrechung der guten, zwischen den V. St. und Deutschland bestehenden Beziehungen beseitigen wird. Die R. d. V. St. hält für notwendig, zu erklären, daß sie es für ausgemacht ansieht, daß die K. R. nicht beabsichtigt, zu verstehen zu geben, daß die Aufrechterhaltung der neuangekündigten Politik in irgendeiner Weise von dem Verlauf oder Ergebnis diplomatischer Verhandlungen zwischen der R. d. V. St. und irgendeiner anderen kriegführenden Regierung abhänge, obwohl einige Stellen in der Note der K. R. vom 4. d. M. einer solchen Auslegung fähig sein könnten. Um jedoch die Möglichkeit eines Mißverständnisses zu vermeiden, teilt die R. d. V. St. der K. R. mit, daß sie keinen Augenblick den Gedanken in Betracht ziehen, geschweige denn erörtern kann, daß die Achtung der Rechte amerikanischer Bürger auf der hohen See von seiten der deutschen Marinebehörden in irgendeiner Weise oder in geringstem Grade von dem Verhalten irgendeiner anderen Regierung, das die Rechte der Neutralen und Nichtkämpfenden berührt, abhängig gemacht werden sollte. Die Verantwortlichkeit in diesen Dingen ist getrennt, nicht gemeinsam; absolut, nicht relativ.

Ich ergreife usw. (gez.) Gerard.

Sachregiſter

(Die Zahlen geben die Seiten an)

Aalandsinſeln 51, 67, 197
„Aboukir“ vor Helgoland 70
„Aboukir“, Verluſt des 77
„Agamemnon“ 103, 108
„Albatros“, Verluſt des 68
„Amethyſt“ 70, 104
„Arabis“ und „Artemis“, Verluſt von 211
„Arethuſa“ 70, 212
„Audacious“, Verluſt des 80
„Augsburg“ 51, 67
„Ayeſha“ 171
Balkan 236
Barth, Th., gegen Schlieffen 6
Beatty, brit. Admiral 70, 86
Beleuchtung, künſtliche 38
Belgien 5
„Benedetto Brin“, Verluſt des 237
Bergen, Nachtſchlacht bei 90
„Berlin“, Hilfskreuzer, in Norwegen eingeſchloſſen 82
Bismarcks, vorausſichtliche Stellungnahme 6
Blockadebrecher „Marie“ nach Oſtafrika 349
„Blücher“, Verluſt des 88
Bône beſchoſſen 54
„Bouvet“ vor den Dardanellen 102, 104
„Bremen“, Verluſt des 202
Breitſeitegewicht 42
„Breslau“ im Mittelmeer 52
„Bulwark“, Verluſt des 83
„Cöln“, Verluſt des 70
Cradock, brit. Admiral 134, 154
„Creſſy“, Verluſt der 77
Dagoe-Inſel 59
„Danzig“ bei Helgoland 70
Dardanellen 102
„Derfflinger“ bei der Doggerbank 84
Deutſche Geleite in der Oſtſee 199
Deutſche Verluſte der Kauffahrtei in der Oſtſee 199
„Defence“ 102, 158, 221
Doggerbank, Schlachten und Gefechte bei der 85, 211
„Dreadnought“ 28
„Dresden“ 134, 152
„Eber“, Fahrt des 128
König Edwards VII. Politik 4
„Emden“, Kreuzfahrten der 57, 164
Einleitung 1
England 2
Engliſche Maßregeln 3
Engliſche Kriegshetze 4
Engliſche Kriegsvorbereitungen 9
Engliſche Kriegsziele 3, 10
Engliſche Probemobilmachung 10
„E 13“, Verluſt von 198
„E 17“, Verluſt von 210
Faſchoda 4
Feuergeſchwindigkeit der Geſchütze 18
Flandern 91, 228
Frankreich 4
Franzöſiſcher Haß 9
„Frauenlob“ bei Helgoland 70
Gallipoli 106, 232, 233
„Gaulois“ vor den Dardanellen 104
„Geier“ 133
„General“ 52

Geschosse 20
Geschütze 17
„Glasgow" 152, 162
„Gneisenau" 155, 161
„Goeben" 52
„Goliath" 107, 131
„Good Hope", Verlust von 152
Gotland, Gefecht bei 67
„Graudenz" bei der Doggerbank 84
„Greif", Verlust des 53
Großkampfschiffe 29
„Hampshire", Verlust des 227
Haushofer über Japan 7
Heizmittel 16
„Hela", Verlust der 76
Helgoland, Schlacht bei 69
„Henry IV." vor den Dardanellen 107
„Hermann", Verlust des 205
Hilfsdampfer 35
Hipper, deutscher Admiral 85
Hochseeflotte, Bedeutung der deutschen 48
„Hogue", Verlust der 77
Horns Riff, Gefecht bei 208
„Indomitable" 85, 102
„Inflexible" 69, 102, 103, 158
Ingenohl, deutscher Admiral 51
„Invincible" 69, 158
Irakdetachement, deutsches 234
Japan 5, 7
Japanisches Bündnisangebot (das Tatsache ist) 8
Japanischen Bündnisses, strategische Bedeutung des 125
„Jean Bart", Torpedierung des 111
„Jeanne d'Arc" vor den Dardanellen 107
„Kaiser Wilhelm der Große", Kreuzfahrt und Verlust des 142
Kamerun 285
„Kap Trafalgar", Verlust des 128
„Karlsruhe", Kreuzzug und Verlust der 135
Keelinginseln, Gefecht bei den 190
„King Edward VII.", Verlust des 210
„King Stephen", Schandtat der 211
Kleine Kreuzer 29
„Kolberg" bei der Doggerbank 84
Kolonien, die deutschen 280
„Königin Luise", Verlust der 57
„Königsberg", Kreuzfahrt und Ende der 130
Kreuzer 29
Kreuzerangriffe auf England 82, 86, 214
Kreuzergeschwader, das deutsche 144
Kreuzerkrieg 121, 241
Kriegserklärung an Portugal 212
Kriegserklärungen 112
Kriegskunst zur See 39
Kriegsschiff, das 26
Kriegsschiffsbestand der Flotten 44
„Kronprinz Wilhelm", Kreuzfahrt des großen Hilfskreuzers 142
Küstenbefestigungen 36
Laffette, die 19
Landkrieg, der 372
Landsort, Gefecht bei 205, 206
„Leipzig", Kreuzfahrt der 151
Libau 51, 60
Linienschiff, das 26
„Lion" bei der Doggerbank 69,
„Lübeck" bei Gotland 68
Luftangriffe auf Calais 90
Luftangriffe auf Deutschland 84, 94, 213
Luftangriffe auf England 84, 93, 207, 208, 210, 212, 214, 215, 228, 230
Luftschiffe, die Bedeutung der 49
„L 19", Verlust von 210
„Magdeburg" 51, 63
„Mainz", Verlust des 70
Marinekorps, das 46, 93
Marneschlacht, die 376
Marshall-Inseln 369
Maschinen, Schiffs- 15
„Medjidjeh", Verlust des 102
Mesopotamien 233
Messina 55
„Messudjeh", Verlust des 102
„Meteor", Verlust des 241
Meyer Waldeck, Gouv. von Tsingtau 116
„Midilli" 99, 100, 101, 108
Mine, die 24, 33
Minensucher 25
Mittelmeer, das 109
Mittelmeer-Division, die deutsche, bricht nach den Dardanellen durch 56
„Moltke" bei der Doggerbank 84
„Monmouth", der Verlust des 155
Moon, Insel 59
„Möwe", die erste Kreuzfahrt der 242
„Natal", Verlust der 210
Nauru, Insel 370

Neuguinea 361
„New Zealand" 69, 85
Nördliche und westliche Meere 68, 307
Northcliffe, Lord 5
Oesel, Insel 59
„Ophelia", die Aufbringung des Hospital-Schiffs 80
Ostafrika 338
Österreich-Ungarn 109, 237
Ostsee 58, 195
Palau-Inseln 366
„Pallada", Verlust der 53
Panzerkreuzer 29
Panzermaterial, das 27
Penang, „Emden" in 167
Philippeville, Beschießung von 54
Ponape 367
Präventivkrieg 1904/5 6
„Princeß Royal" 69, 85
„Prinz Adalbert", Verlust des 201
„Prinz Eitel Friedrich", Kreuzfahrten des 151
„Queen Mary" bei Helgoland 69
„Queen Elizabeth" vor den Dardanellen 103, 108
Ramme 24
Rauchloses Pulver 18
„République" vor den Dardanellen 102
Rigaer Meerbusen 1915/16 196
»Rjäsan" von „Emden" aufgebracht 57
„Rostock" an der Doggerbank 84
„Russel", Verlust des 239
Russische Kriegsvorbereitungen 9
Rußland 9
Saipan 371
Saloniki 233
Samoa 364
„Scharnhorst" 156
Schiffsformen 14
Schiffsgröße 12
Schiffspläne 14
Schlacht bei Bergen 90
Schlacht bei der Doggerbank 84
Schlacht bei den Falklands 158
Schlacht bei Sta Maria-Coronel 154
Schlacht vor dem Skagerrak 216
Schlieffens Feldzugspläne 373
Schwedisches Hoheitsgebiet nicht geachtet 207
Serajewo 10
Serbien 10
„Seydlitz" bei der Doggerbank 84
Shaws Äußerungen über Kriegsziele 10
Souchon, deutscher Admiral 53, 99
Spectator, Äußerung des 4
Spee, Graf v., deutscher Admiral 144
„Sjemtschug", Verlust des 167
„Stettin" bei Helgoland 74
„Stralsund" bei Helgoland 69, 84
„Straßburg" 50, 69, 70, 133
Strategie, englische 48
Streumine 25
Sturdee, britischer Admiral 158
Südafrikanische Union gegen Ostafrika 354
Südwestafrika 334
Suezkanal, Herausholen deutscher Schiffe aus dem 57, 110
„Suffren" vor den Dardanellen 104
„Sultan Javus Selim" 101
„Swiftsure" vor den Dardanellen 103, 106
„Sydney" gegen „Emden" 170
„S 90" vor Tsingtau 114
„S 115, 116, 117, 119", Verlust von 79
Taktik, See- 39
Tanga, Schlacht bei 334
Tauchboot, das 31
Technisches 11
„Tiger", Verlust des 87
Tirpitz und die U-Boot-Frage 33
Tirpitz verabschiedet 212
Togo 28 2
Tonnengehalt 13
Torpedo, der 22
Torpedofahrzeuge 30
Truk 368
Tsingtau 57, 113
„Tsingtau" und Kptlt. v. Möller 176
U-Boot 27
„U 5" (öst.-ung.) u. „Léon Gambetta" 111, 112
„U C 5", Verlust von 215
„U 9" bei Hoek v. Holland 76
„U 15", Verlust von 35
„U 21" und „Pathfinder" 76
„U 27", Verlust von 255
„U 29", Verlust von 208
„U 35" in Spanien 267
„U 195", Kreuzfahrten von 268
„U-Boot gegen U-Boot 271
„U 202", Kreuzfahrten 274

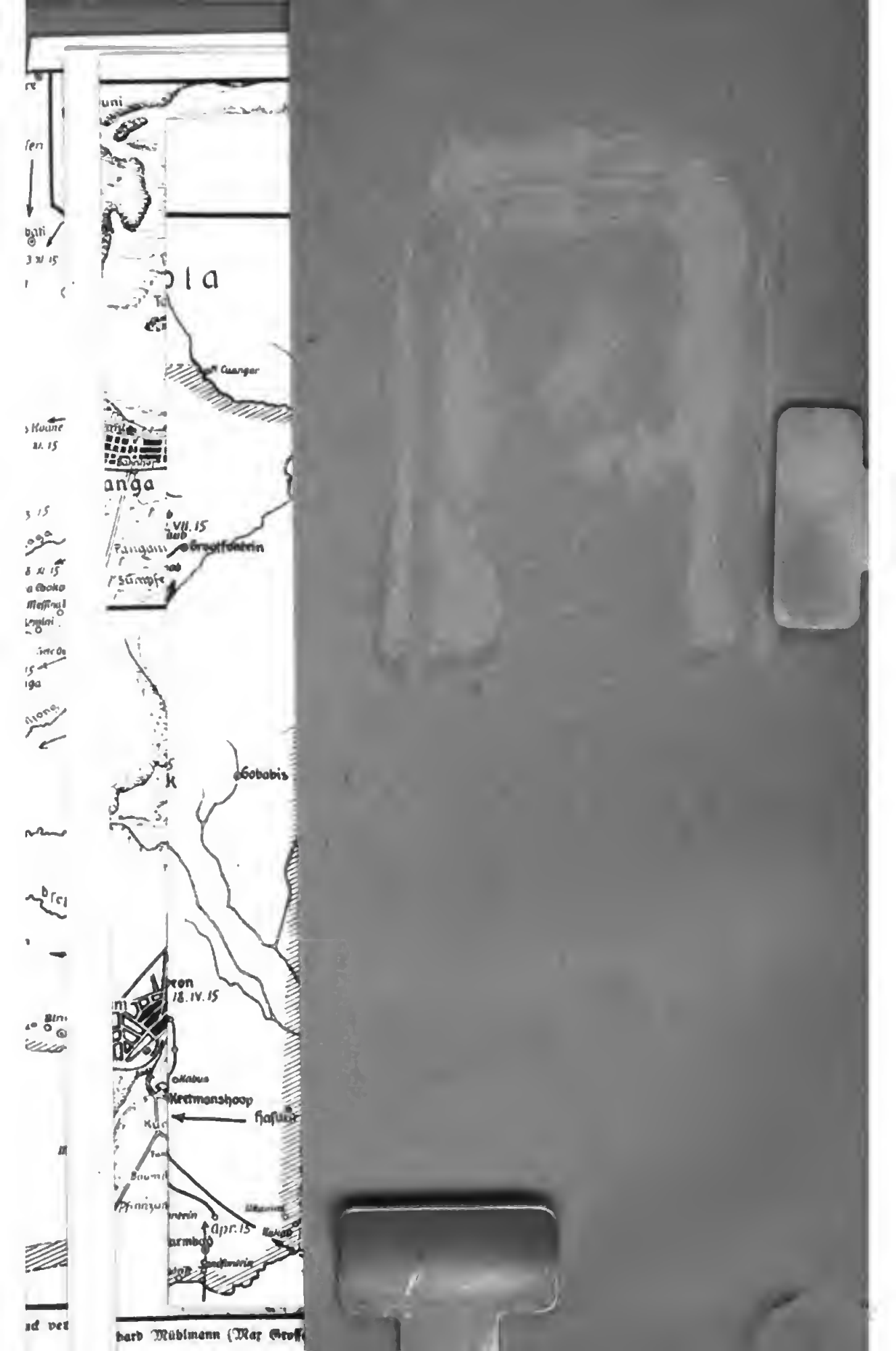
U-Boote, britiſche, in der Oſtſee (1915) 198
U-Boote, britiſche, bei Skagen 92
U-Krieg im öſtlichen Mittelmeer 232
„Undine", Verluſt der 201
Unterſeehandelskrieg 177, 254
Unterwaſſerſchutz 27
Urkunden 392
„V 187", Verluſt von 70
„Vengeance" vor den Dardanellen 103
Vereinigte Staaten von Amerika 5
Verluſte der feindlichen Kauffahrtei 193, 277
Verluſte der feindlichen Kriegsflotten 194, 278
Waffen des Kriegsſchiffs 17
Weddigen 76, 208
Weſtkarolinen 370
Worms, Inſel 59

Buchdruckerei des Waiſenhauſes in Halle a. d. S.

This book may be kept

FOURTEEN DAYS

from last date stamped below. A fine of TWO CENTS will be charged for each day the book is kept over time.


Cuanger
VII. 15
Gobabis
18. IV. 15
Kreimanshoop
Apr. 15
hard Mühlmann (Max Gross

89094798006

B89094798006A